

А.Б.ШИРОКОРАД

**ФЛОТ,
КОТОРЫЙ
УНИЧТОЖИЛ
ХРУЩЕВ**



ИЗДАТЕЛЬСТВО

ВЗОИ

Москва

2004

УДК 623.8/9(47)(091)

ББК 68.54(2)

Ш-64

Серия основана в 2003 году

Подписано в печать 12.02.2004. Формат 84х108^{1/32}
Усл. печ. л. 23,52. Тираж 10 000 экз. Заказ № 774

Широкоград А.Б.

Ш-64 Флот, который уничтожил Хрущев / А.Б. Широкоград. — М.:
ООО «Издательство АСТ: ОАО «ВЗОИ», 2004. — 440, [8] с.: 32 л.
ил. — (Великие противостояния).

ISBN 5-17-021113-9 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-9602-0027-9 (ОАО «ВЗОИ»)

Российскому флоту в XX веке суждено было пережить несколько трагедий. Начало века ознаменовалось порт-артурской и цусимской катастрофами, а позже флот стал жертвой волюнтаристских кампаний Троцкого, Берия и Хрущева. В представленной монографии рассказывается о трех попытках создания океанского флота в нашей стране с 1907 по 1960 г. Автор не навязывает свою точку зрения, а предоставляет возможность читателю самому ответить на вопрос, нужен ли России сильный надводный флот.

Книга содержит схемы, фотографии и будет интересна как специалистам, так и любителям военной истории.

УДК 623.8/9(47)(091)

ББК 68.54(2)

© А.Б. Широкоград, 2004

© ООО «Издательство АСТ», 2004

«Военные корабли хороши лишь для того, чтобы совершать на них поездки с государственными визитами. А с точки зрения военной они отжили свой век. Отжили! Теперь они лишь хорошие мишени для ракет!».

*Н.С. Хрущев
сентябрь 1959 г., США*

Предисловие

Быть или не быть сильному флоту государства Российского — спор об этом не утихает почти 300 лет. Казалось бы, победы Петра I и Екатерины II однозначно решили сей вопрос. Однако в XX в. споры разгорелись с новой, и куда большей, силой. Гибель трех Тихоокеанских эскадр в 1905 г. дала весомые аргументы противникам флота. Относительная пассивность нашего флота в Первой мировой войне и появление новых средств борьбы на море (самолетов, в том числе торпедоносцев, подводных лодок и торпедных катеров) дали повод руководству Красной Армии в лице Троцкого, Склянского и Тухачевского считать флот обузой для Вооруженных Сил молодой Советской Республики.

Однако вскоре выяснилось, что крупнейшие страны мира не только не спешат расставаться с линкорами и крейсерами, а, наоборот, начали в 1930-х гг. лихорадочную гонку в строительстве новых кораблей. И в 1937 г. И.В. Сталин решает построить океанский флот для Страны Советов.

В ходе Великой Отечественной войны роль наших крупных надводных кораблей была весьма скромной, а конец войны ознаменовался применением нового супероружия, о котором в 1939 г. можно было прочесть лишь в научно-фантастических романах. Одна американская бомба уничтожила большой японский город Хиросиму. Одной германской управляемой по радио воздушной торпеды хватило, чтобы отправить на дно новейший итальянский линкор «Рома». Германские самолеты-снаряды ФАУ-1 и баллистические ракеты ФАУ-2 с территории Франции и Бельгии поражали Лондон и другие британские города.

Тем не менее советское руководство в 1945—1953 гг. наряду с созданием ракетно-ядерного щита продолжало строительство сильного надводного флота. После смерти И.В. Сталина ситуация кардинально изменилась. Буквально через несколько дней Л.П. Берия приказал начать свертывание строительства большого флота. Устранение Берия на некоторое время остановило этот процесс. Но, укрепив свою власть, Н.С. Хрущев пошел еще дальше и приказал вообще прекратить строительство всех крупных надводных кораблей, а также запретил проектирование всех морских артиллерийских орудий, за исключением малокалиберных зенитных автоматов.

Прав ли был Никита Сергеевич? Отжили ли свой век крейсера в эру ядерного оружия и управляемых ракет? На этот весьма спорный вопрос автор предлагает ответить самим читателям. Для этого мы разберемся со строительством надводных кораблей в СССР и у нашего вероятного противника. Мы рассмотрим действие ядерного оружия по надводным кораблям на примерах испытаний на островах Бикини и Новая Земля. Впервые читатель узнает «без купюр» о фактических результатах испытаний наших противокорабельных ракет. И, наконец, вкратце будут рассмотрены боевые действия на море в ходе локальных войн второй половины XX в., а также противостояние флотов США и СССР во время Карибского и Ближневосточного кризисов.

Глава 1

Отечественные судостроительные программы 1907—1914 гг.

Старая русская пословица «Нет худа без добра» трижды оправдывалась в истории русского флота за последние 160 лет. В 1854—1855 гг. был уничтожен Черноморский флот, что вызвало бурные эмоции у просвещенной части русского общества, представителем которой стал князь А.М. Горчаков. Но фактически англичане и французы избавили Россию от десятков устаревших парусных кораблей, уступивших место паровым броненосцам.

В 1904—1905 гг. японцы отправили на дно или взяли в плен 1-ю, 2-ю и 3-ю Тихоокеанские эскадры, оставив Россию без флота на Балтике и на Тихом океане. Но именно в 1905 г. началась эра дредноутов и паротурбинных силовых установок.

Наконец в 1918—1922 гг. белогвардейцы и интервенты уничтожили или угнали в иностранные порты десятки русских боевых и вспомогательных судов. И опять же, все эти угнанные или потопленные боевые корабли к 1922 г. считались устаревшими.

10 февраля 1906 г. в Англии был спущен на воду линкор нового типа «Дредноут». До него линкоры (броненосцы) всего мира имели по четыре орудия главного калибра (254—343 мм), размещенные в двух башнях — носовой и кормовой. «Дредноут» же был вооружен десятью 305/45-мм орудиями, размещенными в пяти башнях. Кроме того, «Дредноут» стал первым в мире линкором, оснащенным турбинными силовыми установками, что позволяло ему развивать скорость до 21 узла.

Таким образом, бортовой залп «Дредноута» из орудий главного калибра был в два раза, а носовой залп — в три раза сильнее, чем у любого линкора мира. Имя этого корабля стало названием целого класса кораблей — дредноутов, а все линкоры (броненосцы), построенные до него, стали называться линкорами додредноутного типа.

Появление «Дредноута» сразу же сделало устаревшими не только находившиеся в строю русские броненосцы «Слава», «Цесаревич», «Пантелеймон» (бывший «Потемкин»), «Три Святителя» и «Ростислав», но и все строившиеся броненосцы: «Андрей Первозванный», «Павел I», «Святой Евстафий» и «Иоанн Златоуст».

Возникает вопрос: а почему кораблестроители всего мира до 1906 г. строили корабли по единой схеме с четырьмя орудиями главного калибра, расположенными в носовой и кормовой башнях? Некоторые наши авторы пытались доказать, что Россия является родиной не только слонов, но и дредноутов. В доказательство приводили пример постройки четырех черноморских броненосцев («Чесма», «Екатерина II», «Синоп» и «Георгий Победоносец»), вооруженных шестью 305-мм орудиями, расположенными в трех башнях — двух носовых и одной кормовой. Упоминался и проект броненосца инженера Гулеева с восемью 305-мм орудиями. А, мол, некомпетентные царские адмиралы погубили хорошую идею.

Спору нет, в подавляющем большинстве наши адмиралы конца XIX — начала XX вв. были некомпетентны, что хорошо показала русско-японская война. Но в данном случае они поступили здраво. Дело в том, что на броненосцах типа «Чесма» стрелять вперед могли орудия двух башен, и на борт — тоже орудия двух башен, т.е. при классическом сражении в открытом море «Чесма» не имела преимуществ перед броненосцем, вооруженным только четырьмя 305-мм орудиями — бортовой залп-то одинаков. Но «Чесма» строилась не для боя в открытом море. Ее основным назначением был встречный бой с английскими броненосцами в узких (1—2 км) проливах Босфор и Дарданеллы.

Скорострельность же 305-мм орудий броненосцев типа «Чесма» и балтийских типа «Император Александр II» составляла 1 выстрел в 4—4,5 минуты. Замечу, что в других

странах скорострельность 305—343-мм орудий была примерно такой же.

Но в конце 80 — начале 90-х гг. XIX в. почти одновременно в Англии, Германии и Франции появились скорострельные патронные пушки калибра 75—152 мм. Их скорострельность доходила до восьми выстрелов в минуту. Это было обусловлено патронным заряданием (унитарные патроны или раздельно-гильзовое зарядание), а главное — тем, что 75—152-мм пушки имели только ручные приводы наведения и подачи. Тяжелые же орудия калибра 254—343 мм, я уж не говорю о 413—450-мм пушках*, подавались и заряжались с помощью медленно работавших гидравлических приводов.

Таким образом, 152/45-мм пушка Кане, принятая на вооружение русского флота в 1891 г., могла выбросить за 4 минуты до 30 снарядов, а 305-мм орудие главного калибра — только один. Причем вес снаряда 305/30-мм пушки составлял 331,7 кг, начальная скорость — 570 м/с, а снаряд 152/45-мм пушки весил 41,5 кг и имел начальную скорость 792 м/с. При этом 305-мм установка весила 200—250 т (без устройств подачи снарядов и погребов), а две 152/45-мм установки — 14,5 т.

Надо ли говорить, что 152-мм пушка имела куда лучшую меткость стрельбы и большую дальность. Впрочем, последнее для наших адмиралов не имело особого значения. Вплоть до начала русско-японской войны они предпочитали вести баталии на дистанции 3—4 версты.

Поэтому как в России, так и в остальных ведущих морских державах начали усиливать артиллерию 152-мм артистематами, расположенными по бортам броненосца. В середине 1890-х гг. установилось стандартное вооружение броненосца: четыре 305-мм и двенадцать 152-мм орудий. Стремясь добиться огневого превосходства над броненосцами противника, судостроители постепенно стали увеличивать калибр бортовых орудий от 152 мм до 203 мм и даже до 254 мм. Понятно, что дальше был еще один шаг — до десяти 305-мм орудий «Дредноута».

* Такие орудия были на двух английских и двух итальянских броненосцах, введенных в строй в 1880—1891 гг.

К 1905 г. в Англии, Японии, США и других странах скорострельность 305-мм орудий была доведена до 1—2 выстр./мин. Это достигалось за счет более совершенных гидравлических и электрических приводов, осуществлявших зарядание, подачу и наводку орудий. Существенно улучшилась и баллистика орудий главного калибра. Так, 385-кг снаряды 305-мм пушек «Дредноута» имели начальную скорость 830 м/с. Появились и приборы управления стрельбой (ПУС), позволявшие вести эффективный огонь по морским целям на дистанции 10—15 км, т.е. за пределом эффективной стрельбы 152-мм орудий. Причем работа ПУС была крайне затруднена при наличии орудий, близких друг к другу по калибру, как, например, на французских линкорах типа «Дантон» (четыре 305/45-мм и двенадцать 240/49,5-мм орудий). Все это сделало оптимальным переход к дредноутам, т.е. к кораблям, имевшим от 8 до 14 одинаковых орудий главного калибра.

Любопытна судьба орудий среднего калибра на дредноутах. На самом «Дредноуте», кроме 305-мм орудий, имелись и двадцать семь 76-мм пушек, предназначенных для стрельбы по миноносцам. Но водоизмещение миноносцев непрерывно росло, и уже в 1906 г. калибр 76 мм в качестве противоминной артиллерии стал мал. Поэтому на трех дредноутах типа «Беллерофон», спущенных в Англии в 1907 г., артиллерия среднего калибра состояла из шестнадцати 102/50-мм пушек. Через несколько лет калибр противоминной артиллерии достиг 152 мм.

В конце 1906 г. русский Морской Генеральный штаб счел необходимым строить линкоры исключительно типа «Дредноут» водоизмещением 22—26 тыс. т и вооружать их 305-мм орудиями. Для постройки двух первых дредноутов Морское министерство запросило 42 млн рублей, которые необходимо было получить в течение двух-трех лет. Но на письмо морского министра А.А. Бирилева от 27 июля 1906 г. министр финансов В.Н. Коковцов ответил, что в связи с отсутствием у Морского министерства строго рассчитанной на ряд лет программы нельзя согласиться с этой просьбой, так как «нет уверенности в целесообразности заказа».

В 1906 г. в России была создана комиссия из авторитетных специалистов, которая в течение года вырабатывала технические условия для объявления конкурса на проектирование турбинного линейного корабля для русского флота. Согласно этим условиям линкор должен был иметь:

а) артиллерию главного калибра: двенадцать 305/52-мм орудий в четырех трехорудийных башнях;

б) артиллерию среднего калибра (противоминную): шестнадцать 120-мм орудий в казематах;

в) скорость хода не менее 21,75 узла с возможностью форсирования механизмов (паровые турбины и водотрубные котлы);

г) бронирование: нижний и верхний пояс по всему борту и внутренняя 50-мм бортовая продольная переборка для обеспечения боевой плавучести и остойчивости корабля;

д) торпедные аппараты: по два подводных в носу и в корме.

В 1908 г. на конкурс был подан 51 эскизный проект от 18 конкурентов, из которых 8 являлись крупнейшими зарубежными компаниями.

В результате длительного отбора был принят проект Балтийского завода, разработанный с учетом результатов конкурса под руководством профессора Морской академии И.Г. Бубнова и при участии академика А.Н. Крылова.

В марте 1907 г. Морской Генштаб представил Николаю II «Стратегические основания для плана войны на море», в которых предлагались четыре варианта судостроительной программы в зависимости от финансовых возможностей страны. Морской Генштаб предлагал вести строительство целых боевых эскадр в количестве от четырех (по первому варианту) до одной (по четвертому варианту). Строительство каждой эскадры по расчетам Генштаба должно было обойтись в 350 млн рублей.

Николай II остановился на четвертом варианте, так называемой Малой программе судостроения, предусматривавшей строительство эскадры для Балтийского моря в составе 8 линкоров, 4 линейных крейсеров, 9 легких крейсеров и 36 миноносцев. Программа эта была рассчитана на 10 лет. В ее основу легла следующая стратегическая задача: «Балтийско-

му флоту оборонять Финский залив и вместе с тем представлять собой свободную морскую силу для поддержания интересов Империи во внешних водах»*.

Стоимость выполнения этой программы, включавшей, помимо постройки новых кораблей эскадры и шхерной миноносной флотилии, расходы на оборудование баз и подготовку личного состава, а также затраты на модернизацию двух черноморских дредноутов, достигла 870 млн рублей.

2 апреля 1907 г. царь высочайше повелел рассмотреть программу в Совете государственной обороны, а на докладе Генштаба написал резолюцию: «В основу средств, необходимых для выполнения задач Балтийского флота, должен быть поставлен линейный флот» [69. С. 59].

9 апреля 1907 г. члены Совета решили, что выделять почти миллиард рублей на восстановление флота, в то время как не были удовлетворены многие первейшие нужды армии, совершенно недопустимо. И в самом деле, линкоры типа «Севастополь» обошлись казне по 29 млн рублей за штуку, что соответствовало 28 т золота. Для постройки линкора нужно было отправить за границу не менее 500 тыс. т зерна или отобрать у крестьян в виде налогов не менее 400 тыс. лошадей.

Стоимость одной 305/52-мм пушки, а точнее ее тела без станка и башни, равнялась стоимости пятидесяти 76-мм полевых пушек обр. 1902 г. — основных пушек нашей армии. Вместо пятидесяти тел пушек для четырех линкоров типа «Севастополь» можно было сделать 2400 76-мм дивизионных пушек. И это без стоимости станков, башен, да и самих линкоров. Замечу, что к 1 августа 1914 г. в нашей армии было 5480 76-мм пушек обр. 1902 г. и 1900 г.

К 1908 г. в русской армии не было нормальных станковых пулеметов, если не считать нескольких десятков «Максимов» на высоких станках по типу орудийных лафетов. Производство же отечественных пулеметов Военное министерство не сумело наладить и к 1918 г.

Сухопутные крепости находились в столь плачевном состоянии, что в феврале 1909 г. по докладу начальника Главного управления Генштаба В.А. Сухомлинова состоялось

* РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 530.

высочайшее повеление об упразднении нескольких крепостей, в том числе крепости Новогеоргиевск, считавшейся перwokлассной, Батума, Очакова и Усть-Двинска, о приведении «в надлежащий вид» Брест-Литовска, Кронштадта, Выборга, Владивостока и других, так как, по мнению Сухомлинова, «сохранение крепостей в том состоянии», в каком они тогда находились, «было бы изменой» [4. Т. 1. С. 79].

В еще более ужасном положении находилась тяжелая артиллерия. До 1915 г. в России производились тяжелые орудия только образца 1877 г., т.е. с жестким лафетом без противооткатных устройств. Они настолько устарели, что царь в 1909 г. не придумал ничего лучшего, как вообще упразднить осадную артиллерию, а ее материальную часть сдать на лом или отправить на склады крепостей.

Восстановление же осадной (тяжелой) артиллерии планировалось на 1917—1923 гг., а перевооружение западных крепостей России с орудий обр. 1838 г., 1867 г. и 1877 г. на современные артсистемы царь-батюшка запланировал аж на 1930 г.

Обо всем этом члены Совета государственной обороны прямо говорить на заседании 9 апреля 1907 г. не могли, но они, придираясь к мелочам, пытались сорвать «Малую судостроительную программу». В принципе представители Военного министерства во главе с председателем Совета государственной обороны великим князем Николаем Николаевичем не возражали против строительства кораблей для обороны Финского залива, но при этом желали понять, зачем России нужно столько дредноутов? В ответ адмирал Диков заявил: «Флот России как великой державе необходим, и она должна иметь его и быть в состоянии послать его туда, куда его потребуют государственные интересы» [68. С. 97].

Еще яснее выразился министр иностранных дел А.П. Извольский: «Я должен заявить, что флот России как великой державе нужен, и без него она обойтись не может... Бытие флота России желательно для того, чтобы принять участие в той обстановке, которая может быть выдвинута политикой. Но этот флот должен быть свободным, не связанным частною задачею обороны того или другого моря и залива. Он должен действовать там, где укажет политика» [68. С. 98].

Против выступил министр финансов В.Н. Коковцов: «Не только Россия, но и никакое государство таких затрат на частные, второстепенные задачи выдержать не может, а поэтому подобной целью (создание «свободной морской силы») не следует вовсе задаваться» [68. С. 98]. И Коковцов потребовал разработки программы, которая бы учитывала нужды не только Морского, но и Военного министерства и была бы по силам Министерству финансов.

Весь Совет, за исключением морского министра и начальника Морского Генштаба, проголосовал за предложение своего председателя великого князя Николая Николаевича. По мнению всех представителей Военного министерства, начинать надо было с восстановления сухопутных сил, и только затем, по мере возможности, переходить к созданию линейного флота. Это положение и закрепляло решение Совета от 9 апреля 1907 г.

Когда Николаю II был поднесен журнал Совета государственной обороны от 9 апреля 1907 г., он пришел в бешенство и отказался его утверждать. Видимо, он даже не прочел его до конца. Во всяком случае, надпись «читал» царь поставил на журнале лишь 18 августа.

Вопреки мнению Совета, царь 12 декабря 1907 г. в Ливадии утвердил «Малую судостроительную программу», которая включала строительство четырех дредноутов с двенадцатью 305-мм орудиями.

30 июня 1909 г. четыре дредноута были заложены на казенных заводах Петербурга: «Петропавловск» и «Севастополь» — на Балтийском, а «Гангут» и «Полтава» — на Адмиралтейском.

Строительство дредноутов на Черном море поначалу не предусматривалось. Дело в том, что со всем турецким флотом мог легко справиться любой наш черноморский броненосец.

5 августа 1910 г. Турция купила у Германии два старых броненосца «Вайссенбург» и «Курфюрст Фридрих Вильгельм» по цене 9 млн марок за корабль. Броненосцы были построены в 1890—1894 гг., их водоизмещение составляло 10 670 т, скорость хода 16 узлов. В трех барбетных установках размещались четыре 280/40-мм и два 280/35-мм орудия главного

калибра, а шесть 105-мм и шесть 88-мм пушек находились в каземате. В турецком флоте броненосцы получили названия «Торгут-Рейс» и «Хайреддин-Барбаросса». Но к 1910 г. эти корабли сильно устарели и уступали даже старым русским черноморским броненосцам.

В 1910 г. Турция заказала в Англии фирме Виккерса дредноут «Решадие» с полным водоизмещением 25 250 т и скоростью хода 21 узел. Вооружение дредноута состояло из десяти 340/45-мм пушек в пяти башнях и шестнадцати 152/50-мм пушек в казематах. «Решадие» был заложен 1 августа 1911 г.

Морское министерство, обеспокоенное усилением турецкого флота, 23 сентября 1910 г. обратилось в Совет министров со специальным докладом «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота». 2 декабря Совет министров особым журналом разрешил Морскому министерству обратиться в Государственную думу с просьбой отпустить на строительство трех линейных кораблей, девяти эсминцев и шести подводных лодок для Черноморского флота 150,8 млн рублей. Госдума без особых возражений согласилась с предложением Морского министерства, и 19 мая 1911 г. Закон «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота» был утвержден царем.

17 октября 1911 г. в Николаеве были заложены три дредноута: «Императрица Мария», «Екатерина II» и «Император Александр III». Строились они по типу балтийских дредноутов с рядом изменений. Так, калибр противоминной артиллерии был увеличен со 120 мм до 130 мм, и несколько изменена система бронирования.

29 апреля 1914 г. Турция заказала фирме Виккерса дредноут «Фахт Султан Мехмед», однотипный с «Решадие».

В 1913 г. правительство Бразилии решило отказаться от приобретения линкора «Рио-де-Жанейро», который строился для нее на верфи Армстронга в Англии. Водоизмещение линкора составляло 30 250 т, скорость хода 22 узла, вооружение: четырнадцать 305/45-мм и двадцать 152/50-мм орудий.

9 января 1914 г. Турция купила «Рио-де-Жанейро», переименовав его в «Султан Осман I» («Султан Осман и Эввел»). В июне 1914 г. в Англию прибыла турецкая команда и

в июле приступила к приемке корабля. На 3 августа был назначен уход в Турцию, но за день до этого английское правительство конфисковало линкор. В конце августа 1914 г. линкор «Султан Осман I» под названием «Эджинкорт» вступил в состав Гранд Флита.

19 декабря 1913 г. морской министр И.К. Григорович получил из Морского Генштаба доклад, в котором утверждалось, что «Султан Осман I» и «Решадие» появятся в Константинополе уже летом 1914 г., и это приведет к кардинальному изменению соотношения сил на Черном море: «...в случае войны наша Кавказская армия окажется в чрезвычайно тяжелом положении, ...и наш Черноморский флот весьма легко может оказаться в положении, аналогичном положению тихоокеанской эскадры в Артуре». Если же войны не будет, то подобное усиление турецкого флота приведет к резкому падению престижа России, «твердости и вескости русского голоса... между тем, как голос этот, по общему признанию, и теперь уже недостаточно влиятелен» [68. С. 279].

В качестве контрмер Морской Генштаб предлагал ускорить строительство судов, заложенных по программе 1911 г., попытаться дипломатическими средствами замедлить сроки сдачи английскими фирмами турецких линкоров, попытаться перекупить за границей готовые дредноуты и провести их в Черное море. Также предлагалось разработать планы посылки балтийских кораблей в Средиземное море для совместных действий с Черноморским флотом.

Морской Генштаб предлагал купить в Америке строившиеся для Аргентины и Чили линкоры «Ривадавия» и «Амиранте-Латорре». Причем сделать это надо было немедленно, так как эти же корабли хотели купить Турция и Греция. И Григорович уже 22 декабря обратился с письмом к министру иностранных дел С.М. Сазонову, излагая в нем от своего имени предложения Морского Генштаба. 6 января 1914 г. Григорович написал еще два письма — Сазонову и премьеру Коковцову, в которых говорилось, что, по сведениям Морского министерства, к концу 1914 г. — середине 1915 г. Турция будет иметь три, а возможно, и четыре современных линкора, которые вместе с уже имеющимися кораблями «со-

ставят морскую силу, превосходящую нынешний наш Черноморский флот подавляюще — приблизительно раз в шесть» [68. С. 280].

Григорович считал, что кризис «восточного вопроса» и проблемы, связанные с ним, а также стратегические соображения, как то: неизбежный в этом случае отказ от Босфорской экспедиции, реальная угроза высадки десанта на левом фланге русской армии, тяжелое положение Кавказской армии, лишавшейся в этом случае черноморских коммуникаций, и, наконец, внутривосточное состояние страны «заставляют принять все возможные меры для ослабления тяжелых последствий временного господства турок на Черном море» [68. С. 280].

Поэтому Григорович и решил скупить все, какие возможно, дредноуты: два чилийских — «Амиранте-Латорре» и «Амиранте-Кокрен», постройка которых должна была закончиться в 1913 г. в Америке, и два аргентинских — «Сен-Морено» и «Ривадавия», которые должны быть достроены тоже в Америке в 1914 г. Григорович планировал заплатить за каждый из этих кораблей по 35 млн рублей. Приобретение их, сообщал Григорович Коковцову и Сазонову, должно было не только удвоить силы Черноморского флота (или Балтийского, если линкоры не удастся провести через Проливы), но и не дать возможность туркам усилить свой флот.

Сазонов согласился с мнением Григоровича, зато Коковцов заявил, что Госдума не даст денег.

7 февраля 1914 г. Григорович подал царю доклад, в котором сообщал о намерениях Турции усилить свой флот новыми линкорами и предлагал перекупить строившиеся в Америке корабли «Ривадавия» и «Сен-Морено». Николай II, не мудрствуя лукаво, согласился. В дневнике царя за 7 февраля появилась лаконичная запись: «Вечером принял Григоровича на десять минут».

Однако купить южноамериканские линкоры так и не удалось. «Ривадавия» и «Сен-Морено» вступили в строй аргентинского флота в декабре 1914 г. и в марте 1915 г., а недостроенные чилийские линкоры в августе 1914 г. были конфискованы британским правительством. «Амиранте-Ла-

торре» англичане переименовали в «Канаду» и ввели в строй своего Гранд Флита. После окончания войны англичане отремонтировали линкор и в апреле 1920 г. отправили в Чили. «Амиранте-Кокрен» англичане переименовали в «Индию», но позже недостроенный линкор был переделан в авианосец «Игл».

Морское министерство учитывало возможную неудачу закупки линкоров за границей и параллельно пыталось протолкнуть дополнительную программу строительства кораблей для Черного моря. 17 марта 1914 г. Морское министерство вышло в Совет министров с предложением немедленно заложить в Николаеве один линкор, два легких крейсера, восемь эсминцев и шесть подводных лодок, на что требовалось около 110 млн рублей. Предложение это было одобрено Госдумой и Госсоветом и утверждено Николаем II 24 июня 1914 г., в один день с «Большой программой усиления армии».

По этой судостроительной программе 9 июня 1914 г. в Николаеве был заложен линкор «Николай I», отличавшийся от линкоров типа «Императрица Мария» лучшей системой бронирования.

Следует заметить, что строительство флота в 1910—1914 гг. сильно ограничивалось отсутствием средств. Это было связано с целым рядом факторов. Огромный ущерб экономике России нанесла русско-японская война и последовавшая за ней первая русская революция. Не менее важным фактором стало отсутствие в России прямого подоходного налога, из-за чего казна не получала ничего из огромных прибылей капиталистов и богатых помещиков. Косвенные же налоги разоряли только бедную часть населения.

Значительная часть средств на оборону поступала из иностранных займов, в первую очередь из Франции, а также за счет продажи водки. Так, в 1904 г. было выпито 70 млн ведер водки (более чем по полведра на каждого жителя, считая женщин, стариков и младенцев); в 1905 г. — 75 млн ведер; в 1906 г. — 85 млн; в 1907 г. — 86 млн ведер. В последующие годы потребление водки держалось приблизительно на том же уровне, с небольшой тенденцией к увеличению. Покупка водки стала основной статьей расхода многомиллионного

крестьянства России. В 1909 г. вся Бессарабская губерния потратила на железо 19 тыс. руб., а на водку — 4895 тыс. руб.; Олонецкая губерния — 2 тыс. и 1500 тыс. руб. соответственно; Пермская губерния — 87 тыс. и 13 млн руб.

Глава 2

Увеличение калибра орудий линкоров

Появление «Дредноута» привело к бешеной гонке морских вооружений всех морских держав. Проектируются мощные и точные приводы наведения орудий, быстродействующие механизмы подачи снарядов и эффективные приборы управления стрельбой, позволяющие создавать артиллерию калибром уже свыше 305 мм.

Первыми тут, как всегда, стали англичане. В 1912 г. в строй вошли четыре линкора типа «Орион», вооруженные десятью 343/45-мм орудиями. Вес тела одного орудия достигал 77,35 т, вес снаряда — 635 кг, а его начальная скорость составляла 759 м/с. Для сравнения: тело 305/45-мм пушки «Дредноута» весило 56,2 т, снаряд — 375 кг, а его начальная скорость — 830 м/с.

Развитием «Ориона» стали четыре линкора типа «Кинг Джордж V» и линкор «Айрон Дюк», имевшие то же вооружение.

С января 1915 г. по февраль 1916 г. в строй Гранд Флита вступили пять линкоров типа «Куин Элизабет» с полным водоизмещением 33 020 т, вооруженные восемью 381/42-мм* и четырнадцатью 152/45-мм орудиями. В 1916—1917 гг. к ним добавились еще пять линкоров типа «Ривендж» с тем же вооружением. В 1916 г. вступили в строй два линейных крейсера — «Ринаун» и «Рипалс» — полным водоизмещением 32 727 т, с шестью 381/42-мм пушками в трех башнях.

Наконец, в 1917 г. на вооружение поступили 457/40-мм пушки. Вес тела пушки с затвором составлял 150 т, вес сна-

* Вес тела 381/42-мм орудия 101,6 т, вес снаряда 879 кг, начальная скорость 749 м/с, скорострельность 1,5—2 выстр./мин, т.е. практически столько же, что и у 305—343-мм орудий.

ряда 1507 кг, начальная скорость 732 м/с. Однако это орудие имело лишь ограниченное применение в британском флоте. Одна 457-мм пушка была установлена в 1917 г. на линейном крейсере «Корейджес». Но уже в марте 1918 г. суперпушку сняли и перестроили «Корейджес» в авианосец.

В 1918 г. две 457/40-мм пушки, предназначенные для линейного крейсера «Фьюриес», были поставлены на мониторы «Лорд Клайв» и «Генерал Волф».

Так же быстро рос калибр орудий и в американском флоте. Так, весной 1914 г. в строй были введены линкоры «Нью-Йорк» и «Техас», вооруженные десятью 356/45-мм орудиями.

В Японии первые 356/45-мм орудия появились на четырех линкорах типа «Конго» (нормальное водоизмещение 27 900 т, вооружение: восемь 356/45-мм и двенадцать 152/50-мм орудий), вступивших в строй с августа 1913 г. по апрель 1915 г. А в 1917 г. был закончен линкор «Нагато» с восемью 410/45-мм орудиями.

Естественно, что и наше Морское министерство решило увеличить мощность орудий главного калибра. Уже 12 марта 1911 г. И.К. Григорович испросил высочайшего разрешения переработать десятилетнюю программу судостроения, и 19 марта последовало указание Николая II «программу пересмотреть».

Разработка новой судостроительной программы давно велась Морским министерством, и уже 4 апреля Григорович подал царю два документа: проект «Закона об императорском Российском флоте» и «Программу усиленного судостроения Балтийского флота на 1911—1915 гг.».

Согласно «Закону о флоте» через 22 года Россия должна была иметь на Балтике две боевые и одну резервную эскадры и на Черном море одну боевую эскадру, по своей силе в два раза превосходящую морские силы других причерноморских государств, а также одну резервную эскадру из устаревших судов. В каждую эскадру должны были входить 8 линкоров, 4 линейных крейсера, 8 легких крейсеров, 36 эсминцев и 12 подводных лодок. Сибирская флотилия (на Тихом океане) должна была состоять из 18 эсминцев, 12 подводных лодок, 3 минных заградителей и 2 легких крейсеров.

Только в течение первых семнадцати лет для осуществления «Закона о флоте» необходимо было 2192,5 млн рублей. При этом Морское министерство потребовало немедленно, в дополнение к уже заложенным в 1909 г. четырем линкорам, с 1911 г. начать строительство для Балтийского флота 4 линейных и 4 легких крейсеров, 36 эсминцев и 12 подводных лодок. В результате вместе с 4 еще сравнительно новыми линкорами дредноутного типа Балтийский флот к 1915 г. должен был получить полную боевую эскадру. Еще 2 легких крейсера предполагалось немедленно заложить на Черном море и 6 подводных лодок — на Тихом океане. Общая стоимость расходов по этой программе определялась в 512,6 млн рублей.

Ознакомившись с этими амбициозными планами Морского министерства, на полное осуществление которых требовалось 2,7 млрд рублей золотом, Николай II в восторге заявил начальнику Морского Генштаба: «Отлично исполненная работа, видно, что стоят на твердой почве; расхвалите их [работников Генштаба] от меня» [68. С. 237].

Во исполнение этих планов 19 декабря 1913 г. на казенных заводах Петербурга были заложены 4 линейных крейсера типа «Бородино» полным водоизмещением 36 646 т, вооруженных двенадцатью 356/52-мм орудиями каждый. «Бородино» и «Наварин» заложили на верфи Нового Адмиралтейства, а «Измаил» и «Кинбурн» — на Балтийском заводе.

Одновременно шло проектирование новых линейных кораблей. В начале 1914 г. заместитель начальника Морского Генштаба по кораблестроению капитан 1 ранга Д.В. Ненюков представил И.К. Григоровичу «Основные задания для линейных кораблей Балтийского моря». По мнению Генштаба, орудия линкоров на дистанции 100 кабельтовых (18 520 м) должны были пробивать по нормали броню, по толщине равную калибру орудия. Рассмотрев характеристики современных 14-, 15- и 16-дюймовых орудий, сотрудники Генштаба пришли к выводу, что «при соблюдении почти тех же баллистических данных, преимущество остается за 16-дюймовыми орудиями» [13. С. 129].

Выбор орудий главного калибра перспективного линкора Морской Генштаб аргументировал следующим образом:

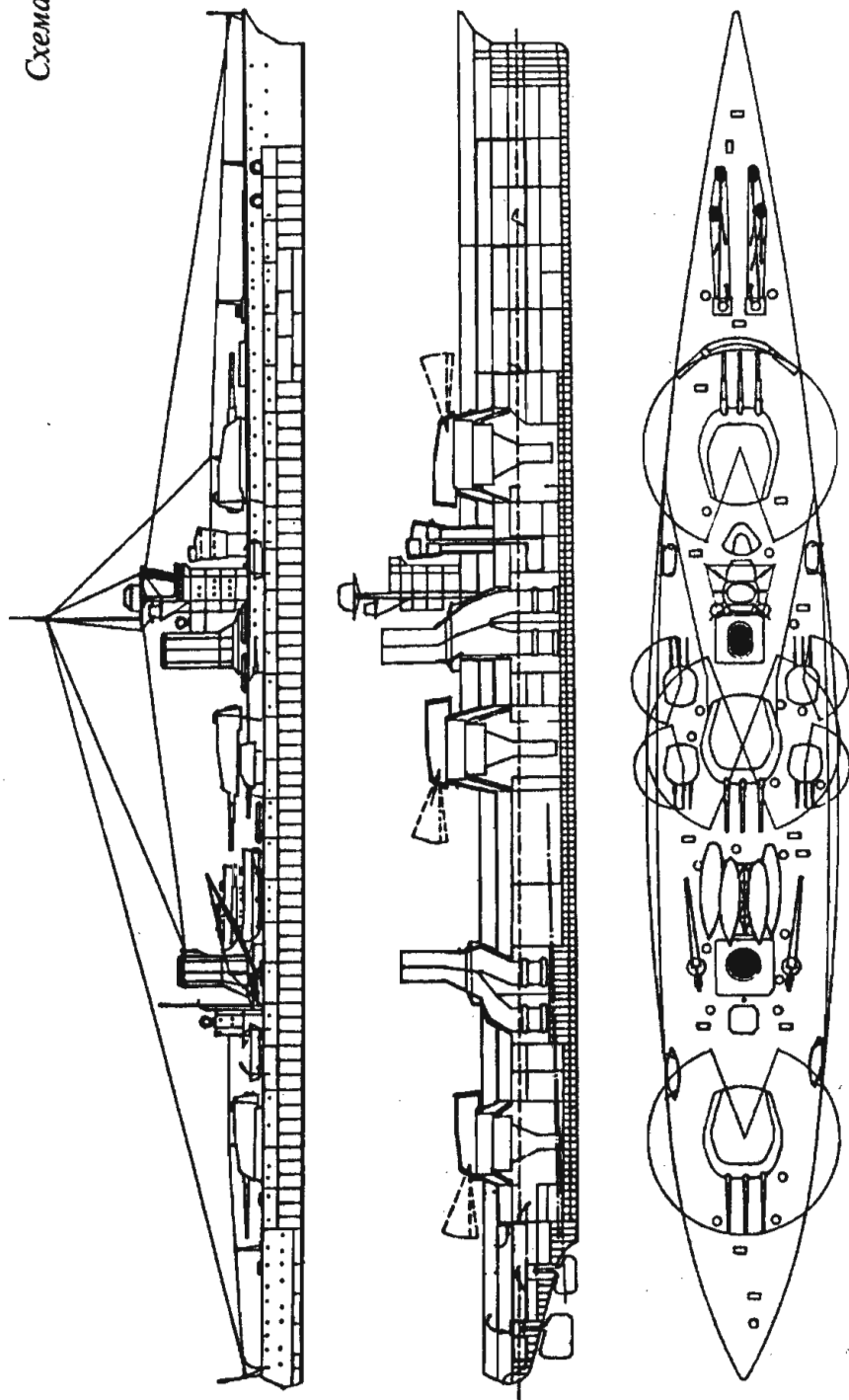
«...так как артиллерийская мощь на судах как элемент положительный должна быть развита в возможно большей мере, так как каждое отдельное 16-дюймовое орудие во многом превосходит 14-дюймовое, и так как на наших дредноутах уже установлено по 12 орудий главной артиллерии независимо от калибра (на типа «Севастополь» 12 — 12-дюймовых орудий, на типа «Наварин» 12 — 14-дюймовых), то на понижение числа орудий ни в коем случае идти нельзя, а потому на следующей серии линкоров должно быть установлено 12 — 16-дюймовых орудий, изыскав экономию веса в размещении орудий в башнях и понижении некоторых излишних требований, предъявляемых к механизмам башенных установок, раз корабль из-за оперативных соображений ограничен водоизмещением. Таким образом, Генеральный штаб останавливается для орудий на 16-дюймовом калибре...» [13. С. 130].

Следуя установившимся в русском флоте шаблонам, Генштаб решил проектировать линкоры с линейным расположением 406-мм четырехорудийных установок. Две из них должны были находиться в оконечностях и одна — в середине корабля.

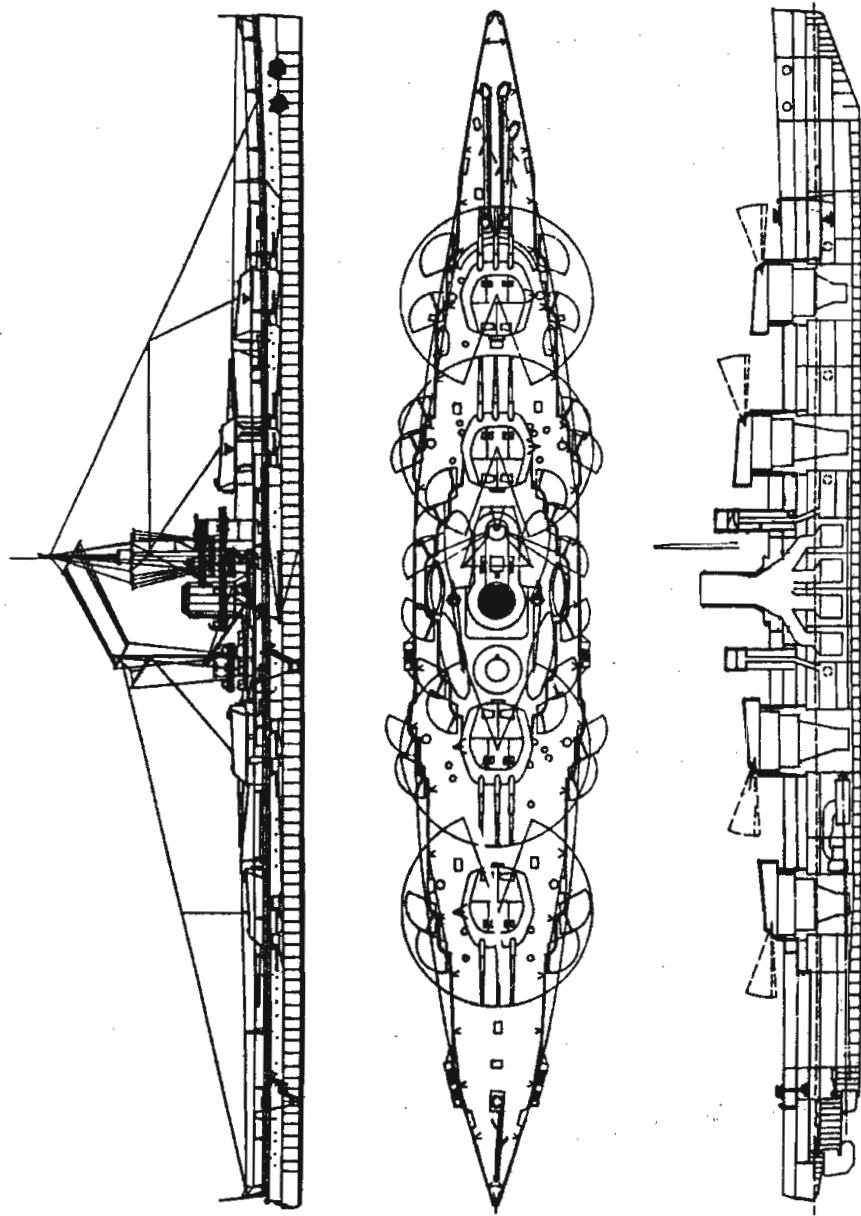
Двадцать четыре 130/55-мм пушки дредноута размещались в казематах, как на линкорах типа «Севастополь». Надо ли говорить, что подобное размещение противоминной артиллерии исключало ее использование по зенитным целям всегда, а в свежую погоду — и по морским целям.

В начале 1914 г. в Артиллерийском отделении Главного управления кораблестроения была спроектирована 406/45-мм пушка, по устройству близкая к 305/52-мм и 356/52-мм пушкам. В апреле 1914 г. Обуховскому сталелитейному заводу (ОСЗ) был выдан заказ на изготовление опытной 406/45-мм пушки со сроком — конец 1915 г. Параллельно фирме «Виккерс» за 27 тыс. ф. с. была заказана 406/45-мм пушка несколько иной конструкции, в частности с двумя внутренними трубами. Затвор поршневого. Длина орудия составляла 18 290/45 мм/клб, длина канала — 17 740/43,6 мм/клб, длина нарезной части — 12 360 мм. Глубина нарезов 3,0 мм. Вес ствола с затвором 109,4 т. Баллистические данные по проек-

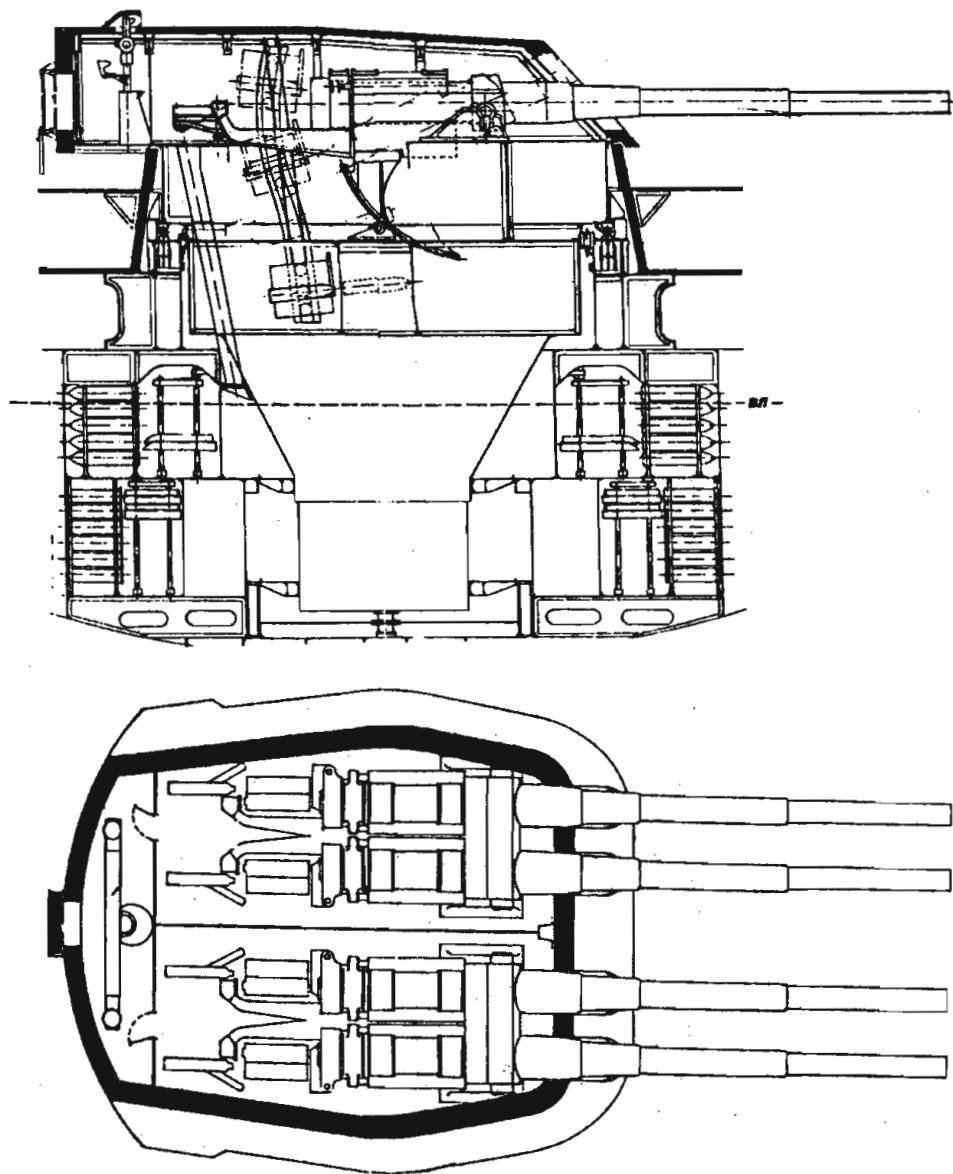
Схема 1



Проект линкора с девятью 16-дюймовыми (406-мм) орудиями. 1916 г.



Проект линкора с двенадцатью 16-дюймовыми (406-мм) орудиями. 1916 г.



Проект башенной 406-мм установки для перспективного линкора:
а) вид сбоку;
б) вид сверху

ту были следующие: вес снаряда 1128 кг, вес заряда 732 кг, начальная скорость 758 м/с.

Первое испытание опытной 406/45-мм пушки, изготовленной фирмой «Виккерс», было проведено 22 августа 1917 г. (по н. ст.) на полигоне фирмы близ города Эксмилз. Для стального практического снаряда весом 1116 кг при заряде 332 кг русского трубчатого пороха была получена начальная скорость 766,5 м/с (при расчетной 758 м/с). По дальнейшим расчетам, допускалось увеличение веса заряда до 350 кг, при этом начальная скорость должна была составить 793 м/с.

После Февральской революции британские власти под разным соусом стали саботировать отправку опытной 406-мм пушки в Россию. В результате в навигацию 1917 г. ее так и не отправили, а в 1918 г. вопрос отпал сам собой.

В 1918 г. англичане решили превратить эту 406/45-мм пушку в орудие сверхдальней стрельбы. Для этого они удлинили ствол пушки на 6790 мм и вставили в него новую внутреннюю трубу калибром 205 мм. Так была получена 205/122-мм пушка. Однако английские инженеры допустили серьезную ошибку в расчетах, доведя давление в канале орудия до 4560 кг/см². (В русской пушке оно должно было составлять 2570 кг/см².)

В ходе полигонных испытаний 205/122-мм пушка сделала лишь шесть выстрелов, при этом выгорание канала составило 0,5 мм на каждый выстрел. Пушку законсервировали, а в 1928 г. сдали на лом.

Обуховский завод с началом войны был перегружен заказами для армии и флота, поэтому изготовление опытных систем калибра 356 и 406 мм шло крайне медленно. К середине 1917 г. на заводе находилось семь недоделанных 356/52-мм пушек, из которых четыре имели готовность 60% и одна 406/45-мм пушка с готовностью 50%. В конце 1917 г. работы над этими орудиями вообще прекратились.

В 1922 г. советское руководство несколько раз поднимало вопрос о доделке 356-мм и 406-мм обуховских пушек, но состояние завода не позволяло сделать этого, на ОСЗ, к примеру, не работали горячие цеха.

Любопытно, что первые десять бронебойных 406-мм снарядов были изготовлены Пермским заводом и отпра-

лены на Главный артиллерийский полигон (на Охту) весной 1916 г.

16-дюймовые башенные установки для линкоров, как и сами линкоры, так и остались на бумаге.

Глава 3

Вашингтонское соглашение 1922 г. и его выполнение

12 ноября 1922 г. в Вашингтоне торжественно открылась конференция по ограничению морских вооружений. Организаторы конференции были намерены использовать всплеск послевоенных пацифистских настроений в своих политических целях.

Конференцию открыл американский президент Уоррен Гардинг. «Переговоры будут словами народов, уставших от войны, — заявил он. — Мы ни в ком не подозреваем врага. Ни чье самолюбие не должно быть унижено, никакая национальность не должна быть подавлена, мы надеемся установить лучший порядок, который вернет спокойствие миру» [28. Т. 3. С. 131].

«Наша конференция, — продолжал Гардинг, — свидетельствует о пробужденной совести у цивилизации XX века. Истомленный мир жаждет новых отношений, и человечество требует прочного мира. Разоружением морских сил будет устранена величайшая угроза новой войною» [22. С. 126].

В ходе первого рабочего заседания конференции инициативу проявил американский госсекретарь Чарлз Юз. От имени американского правительства он внес предложения: прекратить постройку сверхмощных военных кораблей; исключить из строя определенное число старых судов; принять во внимание существующую силу военного флота держав, представленных на конференции; установить определенный тоннаж для их линейных судов, а также в течение десяти лет после подписания соглашения не строить вовсе линейных кораблей, по истечении же этого срока строить линкоры только для замены выбывающих из строя.

Еще Юз предложил установить общее водоизмещение крупного флота по 500 тыс. т — для Англии и для Америки

и 300 тыс. т — для Японии. Новые линкоры не должны были превышать 35 тыс. т каждый. Для легких же судов устанавливались следующие ограничения: для Англии и Америки — по 450 тыс. т, а для Японии — 270 тыс. т. Тоннаж подводных лодок для Америки и Англии определялся по 90 тыс. т, для Японии — 40 тыс. т.

Что же касается морских вооружений Италии и Франции, то Юз заявил, что обсуждение этого вопроса можно отложить, ибо минувшая война внесла в положение обеих стран некоторые изменения.

Основные мотивы предложений янки были достаточно ясны. Америка была заинтересована в том, чтобы временно приостановить строительство своего флота, поскольку не имела для него ни необходимых кадров, ни достаточного числа баз. Помимо этого, американцы добивались ограничения водоизмещения линкоров потому, что крупные суда не могут проходить через Панамский канал.

По предложению Юза, Англия должна была в течение трех месяцев после подписания соглашения прекратить постройку линейных кораблей, исключить из строя 19 линкоров и оставить 22; Америка — прекратить постройку, исключить из строя 30 линкоров и оставить 18; Япония — отказаться от постройки 8 кораблей, уничтожить 7 новых линкоров, 10 старых судов и свести число крупных кораблей к 10.

Эти предложения американского госсекретаря произвели сенсацию на конференции. По рассказам одного из свидетелей, когда Юз говорил, что Англия должна прекратить строительство кораблей типа «Король Георг V», английский адмирал Битти вышел из себя: «Лорд Битти подался вперед в своем кресле, напоминая бульдога, дремавшего на солнце у порога и получившего пинок ногой от дерзкого прохожего... То был исторический момент заседания» [83. С. 27].

Предложения Юза вызвали переполох и споры среди делегатов. Ведь три крупнейшие морские державы должны были уничтожить свои корабли общим водоизмещением около 2 млн т, уже построенные и еще находящиеся на стапелях. За обедом, данным президентом Гардингом в честь делегатов конференции, один из английских гостей шепнул

сидевшему рядом японцу: «В конце концов, мы с вами являемся островными империями, поэтому у нас имеется общая точка зрения на морские вопросы» [28. Т. 3. С. 133].

Понять нервную реакцию англичан нетрудно. Ведь в течение более чем ста лет британское Адмиралтейство придерживалось так называемого двойного стандарта. Согласно ему британский флот должен быть сильнее двух самых сильных флотов мира. Но по здравому размышлению англичане решили поддержать предложение США. За годы Первой мировой войны Англия построила огромный военный флот, требовавший от государства невероятных расходов. Да и предположение, что США станут противником Англии, было весьма маловероятно.

Исходя из вышесказанного, глава британской делегации лорд Бальфур согласился с предложением Юза. Вслед за ним выразили согласие представитель Японии барон Като и французский делегат Аристад Бриан.

Казалось, что между делегатами было достигнуто соглашение. Однако декларации официальных делегатов оказались лишь данью дипломатическому приличию, и как только перешли к конкретному обсуждению вопроса, вскрылись острые разногласия между державами. Японцы решили изменить пропорции тоннажа крупного флота для США, Англии и Японии 5:5:3, предложенные Юзом, в свою пользу, и они должны были составить соотношение 10:10:7. Американцы тут же пригрозили японцам, что если они будут упорствовать, то США начнут строить по 4 корабля на каждый японский корабль. Тогда японцы решили согласиться с американским предложением, но с оговоркой, что на Тихом океане Америка не будет строить военно-морских баз. Юз возразил на это, что не может дать никаких гарантий в отношении укрепления Гавайских островов. Начались длительные переговоры, главные вопросы решались в основном на закрытых заседаниях четырех держав — США, Англии, Франции и Японии. Французы требовали права постройки 10 новых броненосцев водоизмещением в 35 тыс. т каждый. Юз же соглашался разрешить Франции строить кораб-

ли общим водоизмещением только 175 тыс. т. В конце концов французские делегаты уступили.

Не менее острым был и спор между делегатами о строительстве подводных лодок. Уступив США в вопросе о соотношении тоннажа крупных кораблей и отказавшись от принципа абсолютного господства на море, Англия хотела компенсировать свои потери сокращением строительства подводного флота. В нем она видела главную угрозу своим надводным кораблям, особенно со стороны Франции.

Юз предлагал оставить общий тоннаж подводного флота для США и Англии — по 90 тыс. т и для Японии — 40 тыс. т. В Америке вообще велась кампания за полное уничтожение имевшихся подводных лодок и запрещение постройки новых, и одним из аргументов было потопление «Лузитании».

О подводных лодках делегаты спорили более недели. Английские представители согласились с предложениями Юза, но французы высказались категорически против не только уничтожения подводных лодок, но и сокращения их тоннажа, они требовали для Франции также 90 тыс. т. Делегат Сарро заявил: «Французское правительство не может согласиться ни с планом уничтожения подводного флота, ни с общим сокращением тоннажа подводных лодок... ни с ограничением тоннажа отдельной подводной лодки, ибо для Франции подводные лодки являются оружием, которое может обеспечить безопасность ее территории. В крайнем случае, французская делегация может лишь пойти на то, чтобы пользоваться подводными лодками в ограниченном числе» [83. С. 171].

Итальянцы и японцы поддержали французов, англичане же выступили против. Британский делегат Бальфур выступил с речью: «Опыт мировой войны подчеркнул колоссальную угрозу подводного флота для Англии. Англия могла бороться с германским подводным флотом лишь благодаря отсутствию у Германии достаточного числа баз; к тому же район действия подводных лодок был в то время менее велик, чем теперь. Франция, имеющая базы повсюду, может представлять, обладая большим подводным флотом, во много раз большую опасность для Англии, чем Германия» [11. С. 20].

На это французы ответили не без сарказма: «Англия хотела бы упразднить подводные лодки, но на это мы не согласны. Однако если Англия пожелает упразднить линейные корабли, то мы немедленно же согласимся и на упразднение подводного флота... Англия не намерена никогда использовать свои линейные корабли против Франции. Она держит их, по всей вероятности, для ловли сардинок. Пусть же она разрешит и бедной Франции строить подводные лодки... для ботанического исследования морского дна» [11. С. 20].

Американцы в этом споре поддержали англичан. Юз напомнил, что конференция имеет целью сокращение вооружений, а Франция требует для себя увеличения тоннажа подводного флота, и предложил установить для Франции лимит в 60 тыс. т. Французы ответили, что запросят по телеграфу свое правительство.

На следующий день Сарро заявил, что Франция не может согласиться на лимит ниже 90 тыс. т, и стало ясно, что французы уступать не намерены.

6 февраля 1922 г. делегаты США, Англии, Японии, Франции и Италии подписали трактат «Об ограничении морских вооружений», согласно которому устанавливались следующие соотношения размеров линейного флота:

США : Англия : Япония : Франция : Италия — 5:5:3:1,75:1,75.

При обсуждении этого трактата японцы требовали сохранить достраивающийся линкор «Мутсу» взамен устаревшего линкора «Сеттси», и японцы добились согласия на то, чтобы их флот получил два линкора «послеютландского типа»*. Американцы также получили право построить два современных линкора, при этом разобрав свои устаревшие корабли. Таким образом, в американском флоте теперь должно было насчитываться 5 кораблей «послеютландского типа». У англичан имелся лишь один такой современный корабль, и они получили право постройки еще двух линкоров, сдав при этом на лом 4 старых корабля.

В итоге Англия получила право иметь 20 линкоров общим водоизмещением 558 950 т, США — 18 линкоров (525 850 т),

* То есть построенных с учетом результатов Ютландского боя 31 мая (1 июня) 1916 г.

Япония — 10 линкоров (301 320 т), Франция — 10 линкоров (221 170 т), Италия — 10 линкоров (182 800 т).

Державы, подписавшие соглашение, обязывались не покупать и не строить линкоры водоизмещением более 35 тыс. т и не вооружать их орудиями калибром более 16 дюймов (406 мм). Общий тоннаж линейных кораблей, который может подлежать замене, не должен был превышать: для США и Англии — 525 тыс. т, для Японии — 315 тыс. т, для Франции и Италии — по 175 тыс. т. Таким образом, Англию вынудили отступить от ее принципа иметь флот, равный соединенному флоту двух сильнейших морских держав.

Трактатом также устанавливался общий тоннаж авианосцев. Для США он составил 136 тыс. т, для Англии — 135 тыс. т, для Японии — 81 тыс. т, для Франции и Италии — по 60 тыс. т. Трактатом воспрещалось договаривающимся странам покупать или строить авианосцы водоизмещением более 27 тыс. т. Хотя допускалось строительство авианосцев водоизмещением до 33 тыс. т, но при условии, что таких авианосцев будет не более двух и общий тоннаж всех авианосцев державы при этом не превысит разрешенного трактатом. Запрещалось вооружать авианосцы орудиями калибра более 8 дюймов (203 мм).

Трактатом запрещалась постройка легких крейсеров водоизмещением более 10 тыс. т и установка на них более чем 8-дюймовых орудий.

Вашингтонский договор вступил в силу 17 августа 1923 г. Благодаря ему из почти трех десятков линкоров, заложенных ведущими морскими державами, с 16-дюймовой артиллерией у США оставалось 3 линкора (типа «Колорадо», водоизмещением 33,6 тыс. т, 8 406/45-мм орудий), у Японии — 2 линкора («Нагато» и «Мутсу»*, водоизмещением по 33 тыс. т, вооруженных восемью 410/45-мм орудиями)**.

Англичане вообще остались без линкоров с 16-дюймовой артиллерией, но в соответствии с договором 1922 г. 28 декабря 1922 г. заложили 2 новых линкора, названных в честь

* «Mutsu», в разных источниках его называют «Мутсу» и «Мутцу».

** Таким образом, японцы немного нарушили Вашингтонское соглашение, но они везде утверждали, что калибр орудий этих линкоров 406 мм (т.е. 16 дюймов), а не 410 мм.

знаменитых адмиралов «Нельсон» и «Родней». Их водоизмещение было объявлено 35 тыс. т, а фактически составляло 38 тыс. т. Вооружение: девять 406/45-мм и двенадцать 152-мм орудий. «Нельсон» вступил в строй 10 сентября 1927 г., а «Родней» — 10 ноября того же года.

Линкоры типа «Нельсон» имели на носу три трехорудийные 406-мм башни. Однако ограничение тоннажа 35 тыс. т вынудило английских судостроителей пожертвовать скоростью, сократив ее до 23 узлов. Ограничение в водоизмещении привело к еще ряду недостатков этих линкоров, благодаря чему «адмиралов» в британском флоте стали именовать «сестрицами-уродками» («ugly sisters»).

Неудача с «адмиралами» привела к тому, что правительства Англии, Франции и Италии решили уменьшить калибр с 16 дюймов до 15, а то и до 14 дюймов, чтобы иметь хорошее бронирование, скорость порядка 30 узлов и уложиться в разрешенные договором 35 тыс. т.

Так, французы в декабре 1932 г. заложили линейный крейсер* «Дюнкерк», а в сентябре 1934 г. — однотипный «Страсбург». Водоизмещение их составляло 35,5 тыс. т, т.е. практически соответствовало Вашингтонскому соглашению. Линкоры были вооружены восемью 330-мм пушками в двух носовых четырехорудийных башнях. Корабли имели большую скорость хода — 31 узел, дальность плавания их достигала 7500 миль. «Дюнкерк» вошел в строй в мае 1934 г., а «Страсбург» — в декабре 1938 г.

Затем по той же схеме, т.е. с двумя четырехорудийными башнями на носу, французы заложили 22 октября 1935 г. в Бресте линкор «Ришелье». Он был вооружен восемью 381/45-мм и двенадцатью 152/55-мм пушками. Причем впервые в истории 152-мм пушки были приспособлены для зенитной стрельбы.

История создания тяжелых зенитных орудий очень интересна, поэтому я остановлюсь на ней подробнее. По проекту универсальные трехорудийные 152-мм установки на

* После окончания Первой мировой войны различия между линкорами и линейными крейсерами значительно уменьшились, и очень часто линейные крейсера именовали линкорами.

«Ришелье» должны были иметь угол вертикального наведения -10° ; $+90^{\circ}$. Но по ряду технических причин реализовать это не удалось, и первоначально угол возвышения этих пушек не превышал $+75^{\circ}$, лишь после нескольких лет эксплуатации его удалось довести до $+85^{\circ}$. Тем не менее эти пушки можно считать полноценными зенитными орудиями. Вес снаряда составлял 54 кг, начальная скорость 870 м/с, скорострельность одного ствола 8 выстр./мин. Приводы наведения обеспечивали горизонтальную скорость 12 град./с и вертикальную — 8 град./с.

Франция официально заявила, что «Ришелье» соответствует договору 1922 г. и его водоизмещение не превышает 35 тыс. т. На самом же деле полное водоизмещение корабля достигало 47 458 т.

Вслед за «Ришелье» французы заложили однотипные линкоры «Жан Бар» (12 декабря 1936 г.) и «Клемансо» (18 января 1939 г.). Строительство линкоров сильно затянулось, и в строй «Ришелье» вошел 15 июня 1940 г., а «Жан Бар», спущенный на воду 6 марта 1940 г., недостроенный, принял участие в боевых действиях. Полностью же его ввели в строй в 1949 г. «Клемансо» так и остался недостроенным на стапелях.

Итальянцы в 1918 г. и без ограничений договора 1922 г. отказались от достройки 4 линкоров типа «Франческо Карачиоли» водоизмещением 34 тыс. т с восемью 381/40-мм орудиями. У них просто не хватило средств ввести их в строй.

В результате у Муссолини осталось 4 линкора — «Джулио Чезаре», «Конте де Кавур», «Андреа Дориа» и «Кайо Джулио» — со стандартным водоизмещением 25 тыс. т и двенадцатью 305-мм орудиями каждый.

В 1934 г. было принято решение рассверлить 305-мм пушки до калибра 320 мм. Таким образом были получены 320/43,8-мм пушки М1934. Угол возвышения их был доведен до $+27^{\circ}$. В ходе модернизации в 1934—1938 гг. «Джулио Чезаре» и «Конте де Кавур» получили по десять 320-мм орудий (за счет снятия центральной трехорудийной башни), было значительно усилено зенитное вооружение и улучшено бронирование. Водоизмещение кораблей после модернизации достигло 30 тыс. т. Линкоры «Андреа Дориа» и «Кайо Джулио» прошли аналогичную модернизацию в 1937—1940 гг.

Понятно, что Муссолини, постоянно называвший Средиземное море «нашим морем», не мог ограничиться столь слабыми линейными кораблями. 28 октября 1934 г. в Генуе и Триесте были заложены 2 новых линкора — «Литторио» и «Витторио Венето» — водоизмещением 45 тыс. т. Надо ли говорить, что итальянские власти официально объявили, что водоизмещение их не превышает 35 тыс. т. Линкоры были вооружены девятью 381/45-мм пушками в трех башнях и двенадцатью 152-мм пушками в четырех башнях. Максимальная скорость хода этих кораблей составляла 31,3 узла.

В 1938 г. итальянцы заложили еще 2 однотипных линкора — «Рома» и «Империо». «Литторио» был введен в строй 6 мая 1940 г., «Витторио Венето» — 28 апреля 1940 г., «Рома» — 14 июня 1942 г., а «Империо» был спущен 15 ноября 1939 г., но в строй его ввести не удалось. 20 февраля 1945 г. он был потоплен в гавани Триеста американскими бомбардировщиками.

Лорды британского Адмиралтейства тоже решили «сохранить приличия» и в 1937 г. заложили пять линкоров типа «Король Джордж V» водоизмещением 35 тыс. т. На самом же деле тоннаж их оказался от 44 510 до 45 360 т. Первоначально эти корабли должны были быть вооружены двенадцатью 356/50-мм пушками в трех четырехорудийных башнях. Однако после нескольких усилений броневой защиты остойчивость корабля заметно уменьшилась, и англичане, помня урок «Кэптэна»*, решили облегчить корабль, заменив четырехорудийные башни «В» на двухорудийные. В итоге «Король Джордж» получил всего десять 356-мм пушек. Кроме того, он имел шестнадцать 133-мм универсальных орудий в четырех башнях.

Головной линкор «Король Джордж V» вошел в строй британского флота 11 декабря 1940 г., а следующие 4 корабля — с 31 марта 1941 г. по 22 июня 1942 г.

В 1938 г. англичане решили окончательно отбросить «фиговый листок» соглашений 1922 г. и начали проектировать

* Перегруженный артиллерией и броней броненосец «Кэптэн» в ходе первого плавания в ночь с 6 на 7 сентября 1870 г. перевернулся и затонул со всем экипажем. Погибли 472 человека, включая главного строителя корабля Кольза.

линкор стандартным водоизмещением в 47 тыс. т, вооруженный девятью 406-мм орудиями. Первые два корабля такого типа — «Темарайр» («Темегайе») и «Лайон» — были заложены соответственно 1 июня и 4 июля 1939 г. Но началась Вторая мировая война, и их строительство было законсервировано.

Первые 2 новые линкора — «Норт Каролина» («Северная Каролина») и «Вашингтон» — американцы заложили соответственно 27 октября 1937 г. и 14 июня 1938 г. Формально их водоизмещение должно было быть 35 тыс. т, а фактически их полное водоизмещение составляло 46 770 т. Корабли были вооружены девятью 406/45-мм пушками главного калибра и двадцатью универсальными 127/38-мм пушками. Скорость хода линкоров составляла 28 узлов.

«Вашингтон» был полностью закончен в марте 1941 г., а «Норт Каролина» — в августе того же года.

За ними последовали 4 линкора типа «Саут Дакота» («Южная Дакота»), заложенные с 5 июля 1939 г. по 1 февраля 1940 г. Главный калибр, универсальные орудия и скорость хода у них остались без изменений по сравнению с «Норт Каролиной», было лишь улучшено бронирование.

В 1937 г. в Японии было завершено проектирование самых крупных в мире линкоров «Ямато» и «Мусаси». Эти линкоры имели самую толстую в мире броню и самые мощные 460/45-мм (18-дюймовые) пушки «типа 94». Вес 460-мм бронебойного снаряда составлял 1460 кг, начальная скорость 780—785 м/с, а дальность стрельбы — 42 км.

Суперлинкор «Ямато» со стандартным водоизмещением 67 123 т и полным водоизмещением 71 659 т был заложен 4 ноября 1937 г. и введен в строй 16 декабря 1941 г., а его однотипный корабль («sister ship») «Мусаси» соответственно 29 марта 1938 г. и 5 августа 1942 г. Третий линкор этой серии «Синано» был заложен 4 мая 1940 г. Но в июле 1942 г. после поражения японцев у острова Мидуэй командование императорского флота решило переделать его в авианосец. В этом качестве он и вошел в строй 19 ноября 1944 г.

Обзор строительства линкоров и линейных крейсеров я закончу рассказом о германских кораблях. На них следует остановиться подробнее, поскольку германское судострое-

ние очень сильно повлияло на наши судостроительные программы.

По условиям навязанного Германии в 1919 г. Версальского договора ей разрешалось иметь «опереточный» ВМФ в составе 6 старых броненосцев: 3 типа «Дойчланд» («Deutschland») («Шлезен», «Шлезвиг-Гольштейн» и «Ганновер») и 3 типа «Брауншвейг» («Брауншвейг», «Эльзас» и «Гессен»). Запрещалось иметь на кораблях орудия калибром свыше 11 дюймов (280 мм). Версальским договором предусматривались жесткие ограничения для германского флота и на будущее. В классе броненосцев Германии разрешалось иметь в строю только 6 кораблей водоизмещением не более 10 тыс. т каждый. Замена одного корабля другим разрешалась не ранее истечения двадцатилетнего срока службы первого, считая с момента спуска. Но союзники не учли, что к моменту подписания Версальского договора у Германии оставались только старые броненосцы, спущенные на воду в 1902—1906 гг., т.е. немцы уже в 1922 г. могли начать строить новые корабли, а к 1926 г. полностью обновить свой броненосный флот.

Союзники надеялись, что немцы построят хорошо защищенные броненосцы береговой обороны, предназначенные для действий в пределах Северного и Балтийского морей. И действительно, в 1928 г. в Германии было объявлено о строительстве броненосцев (panzerschiffe) типа «А».

Новый корабль под названием «Дойчланд» был заложен 5 февраля 1929 г. на верфи Дейчеверке в Киле. Однако он оказался не броненосцем береговой обороны, а новым типом корабля, представлявшим нечто среднее между тяжелым и линейным крейсером. Его вооружение состояло из шести 280/52,4-мм пушек SKC/28, помещенных в двух трехорудийных башнях Drh LC/28, и восьми 150/54,7-мм SKC/28* в одноорудийных башнях MPL C/28.

Таким образом, «Дойчланд» мог легко разнести в щепки любой «вашингтонский» крейсер водоизмещением 10 тыс. т, вооруженный 203-мм орудиями. Поэтому за небольшое во-

* У немцев калибр орудий указывался в сантиметрах, и эти пушки назывались 15-см SKC/28, и во всех справочниках мира ее именovali 150-мм, но фактически ее калибр составлял 149,1 мм.

доизмещение и высокую огневую мощь на Западе его прозвали «карманным линкором». Замечу, что такое эффектное название надолго прилепилось к этим кораблям, хотя в Германии их так никогда не называли.

Максимальная скорость «Дойчланда» составляла 28 узлов, т.е. он легко мог уйти от любого линкора того времени. Корабль предназначался для рейдерства в отдаленных участках Мирового океана и имел огромную дальность плавания — 19 тыс. миль при 10-узловом ходе. Все это достигалось за счет установки восьми дизелей фирмы Мэн («Man») общей мощностью 56 800 л.с. Таким образом, «Дойчланд» стал первым в мире крупным военным кораблем, оснащенным дизельным двигателем. Полное водоизмещение броненосца составляло около 16 200 т.

«Дойчланд» вступил в строй 1 апреля 1933 г. Вслед за ним в 1931—1935 гг. были построены еще 2 однотипных корабля — «Адмирал Шеер» и «Адмирал граф Шпее». После начала войны Гитлер заявил командующему флотом гросс-адмиралу Редеру: «Я не хочу, чтобы однажды мне доложили, что «Германия» погибла». И «Дойчланд» 15 ноября 1939 г. был переименован в «Лютцов».

В 1934 г. начались англо-германские переговоры о снятии ограничений в строительстве германского военно-морского флота. В июне 1935 г. в Лондоне был подписан договор, позволявший немцам создать флот общим водоизмещением до 35% от водоизмещения британского флота. Теперь Германии было разрешено строить линкоры, линейные крейсера, авианосцы и подводные лодки, т.е. все, что запрещалось Версальским договором.

В марте и мае 1935 г., еще до заключения англо-германского договора, Гитлер приказал заложить 2 линкора — «Гнейзенау» и «Шарнхорст». Полное водоизмещение их составляло 38 900 т. Оба они были вооружены девятью 280-мм пушками SKC/34 в трех башнях Drh LC/28, двенадцатью 150-мм пушками SKC/28 в двухорудийных башнях Drh LC/34 и четырнадцатью 105-мм орудиями SKC/33 в универсальных двухорудийных установках LC/31. Скорость хода заложенных линкоров официально была объявлена 28 узлов, и

только в ходе войны союзники узнали, что фактически она составляла 31 узел.

1 июля 1936 г. в Гамбурге на верфи «Блом и Фосс» был заложен самый сильный линкор Германии (из введенных в строй) «Бисмарк». Официально и он имел водоизмещение 35 тыс. т, но уже по проекту его стандартное водоизмещение составляло 42 тыс. т, а полное — 51 тыс. т. Вооружение его состояло из восьми 380-мм пушек SKC/34, размещенных в четырех башнях 38-см Drh LC/34. Средний калибр был представлен двенадцатью 150-мм пушками SKC/28 в шести башнях 15-см Drh LC/34, а также шестнадцатью универсальными 105-мм пушками SKC/33 в восьми установках LC/37. Скорость хода линкора составляла 30,5 узла.

26 октября 1936 г. был заложен «систер шип» «Тирпиц». В строй эти линкоры вошли уже в ходе войны: «Бисмарк» — 24 августа 1940 г., а «Тирпиц» — 25 февраля 1941 г.*.

Сейчас принято считать, что Гитлер 1 сентября 1939 г. умышленно развязал Вторую мировую войну, совершив неспровоцированное нападение на «миролюбивую» Польшу. Споры нет, Гитлер действительно стремился к мировому господству, но ставить знак равенства между Польской кампанией 1939 г. и агрессией против СССР в июне 1941 г. по меньшей мере неуместно.

Польское государство было создано насильственным путем, т.е. агрессивными действиями польских националистов во главе с Юзефом Пилсудским, которых поддерживали страны Антанты. В результате на территории трех бывших империй — России, Германии и Австро-Венгрии, подчеркиваю, насильственно было создано Польское государство. Никаких референдумов или иных опросов населения в захваченных Пилсудским областях не проводилось. В результате в составе Польского государства оказалось около 40% неполяков — русских, украинцев, белорусов, немцев и других, причем большин-

* Кроме того, к 1 августа 1939 г. на плаву достраивались тяжелые крейсера «Принц Ойген» («Принц Евгений», спущен на воду 22 августа 1938 г.), «Зейдлиц» (спущен на воду 19 января 1939 г.) и «Лютцов» (спущен на воду 1 июля 1939 г.). По плану все эти достраивающиеся на плаву корабли должны были войти в строй в 1940—1941 гг., кроме «Зейдлица» и «Лютцова», которые предполагалось ввести в строй в 1942 г.

ство из них проживало компактно. Ни о какой автономии неполяки не могли и мечтать. К национальному гнету присоединился и религиозный гнет польской католической церкви, равно преследовавшей и православных русских, и протестантов-немцев.

Наконец, новосозданное Польское государство имело территориальные претензии ко всем без исключения пограничным странам: СССР, буржуазной Литве, вольному городу Данцигу, Германии и Чехословакии. Целью Пилсудского и его последователей было создание Польши «от можа до можа», т.е. от Балтийского до Черного моря. Польские министры публично называли Балтику Польским морем.

В 1938 г. поляки силой присоединили к себе часть Чехословакии, где преобладало чешское население. Польское правительство в 1920—1937 гг. неоднократно угрожало применить силу против Литвы и Данцига.

Оспорить приведенные факты невозможно. Таким образом, Гитлер и его окружение предполагали, что восстановление «статуса кво» на 1914 г. не приведет ко Второй мировой войне.

Без такого пояснения нельзя понять, почему Германия в 1938—1939 гг. приступила к строительству огромного надводного флота. 14 апреля 1939 г. на верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге и «Дешимаг» в Бремене были заложены 2 линкора нового проекта под литерными обозначениями «Н» и «J». Как правило, немцы присваивали названия кораблям при спуске их на воду, а до этого корабли строились под литерными обозначениями. Шла подготовка к закладке еще 4 таких линкоров: «К», «L», «M» и «N». Стандартное водоизмещение этих кораблей должно было составлять 56 440 т, а полное — 62 600 т. Орудиями главного калибра должны были стать восемь 406/52-мм пушек SKC/34 системы Крупна в четырех башнях. К 1 сентября 1939 г. 40-см (406-мм) пушки прошли полигонные испытания и были запущены в серийное производство. Всего, по разным данным, немцы изготовили от 12 до 19 таких орудий. Впервые после «карманных линкоров» немцы решили вернуться к установке дизелей, которые должны были обеспечивать 30-узловой ход.

В 1938 — начале 1939 г. были закончены проекты еще более мощных линкоров. Так, например, линкоры проекта Н44 должны были иметь стандартное водоизмещение 131 тыс. т, вооружение — состоять из восьми 508-мм орудий в четырех башнях. Дизельная установка должна была обеспечивать линкору скорость хода не менее 30 узлов.

Кроме линкоров, в состав германского флота должны были войти и линейные крейсера. Так, в начале 1939 г. были отпущены средства на постройку 3 линейных крейсеров водоизмещением 31 650/35 400 т (стандартное/полное), вооруженных шестью 38-см пушками SKC/34 в трех башнях Drh LC/34 (тех же, что и на «Бисмарке»). На 1 сентября 1939 г. были подготовлены к закладке 3 линейных крейсера «О», «Р» и «Q».

Начало Второй мировой войны сорвало строительство германского большого флота.

Глава 4

Первые советские судостроительные программы

В годы Первой мировой войны проку от русских дредноутов практически не было. Николай II еще в начале войны запретил выходить в море 4 балтийским линкорам-дредноутам без его личного разрешения. Морская война на Балтике носила скоротечный характер. И пока решат направить запрос царю на выход линкоров, пока зашифруют его в Петрограде, пока расшифруют в ставке в Могилеве, пока его величество соизволит прочесть запрос, посоветуется, потом опять будут шифровки да расшифровки, а тем временем германские корабли вернутся в свои базы. Два с половиной года экипажи находились в ожидании выхода в море, но, увы, линкоры-дредноуты так и не сделали ни одного боевого выстрела за всю войну.

Тем самым царь косвенно подтвердил версию о том, что дредноуты типа «Севастополь» строились не для активных действий в открытом море, а для обороны царских резиденций. Замечу, что все немногие русские новейшие зенитные орудия (76-мм пушки Лендера и 40-мм автоматические пушки

Виккерса) были сосредоточены в 1915—1916 гг. для обороны... постоянной резиденции царской семьи — Царского Села. А в самом Петрограде не было ни одной зенитной пушки. На фронтах же использовались исключительно самодельные зенитные установки для 76-мм полевых пушек обр. 1900 г. и 1902 г. Замечу, что до февраля 1917 г. ни один германский самолет физически не мог долететь до Царского Села.

Если балтийские дредноуты в 1915—1918 гг. не сделали по немцам ни одного выстрела, то черноморским дредноутам удалось пострелять по противнику два раза. Так, 8 января 1916 г. линкор «Императрица Мария» обстрелял германский линейный крейсер «Гебен». Бой шел на предельной дистанции стрельбы: 110—125 кабельтовых (20—23 км), русские выпустили сто пятьдесят 305-мм снарядов и не добились ни одного попадания. «Гебен» благополучно ушел в Босфор.

4 апреля 1916 г. дредноут «Екатерина II» в 4 ч 30 мин обнаружил германский легкий крейсер «Бреслау». Крейсер сразу развил полный ход и начал уходить. Около 5 ч утра «Екатерина II» открыла огонь с дистанции 92 кабельтовых (17 км). Стрельба продолжалась до 5 ч 15 мин и была прекращена на дистанции 142 кабельтовых (более 26 км). Третьим залпом русский дредноут накрыл «Бреслау»: один всплеск поднялся под носом слева, другой — за кормой справа. Осколки снаряда, разорвавшегося под носом корабля, пробили борт и нанесли легкие повреждения в нескольких помещениях, пустых во время боя. После этого залпа «Бреслау» пошел зигзагообразным курсом и избежал дальнейших попаданий. Поддерживая полный ход, «Бреслау» в 10 ч утра скрылся из виду.

Больше наши линкоры на Черном море ни разу не стреляли по противнику. 6 октября 1916 г. в Севастополе взорвался дредноут «Императрица Мария». Причину гибели корабля до сих пор не удалось установить. Существуют две наиболее вероятные версии — самовозгорание пороха в носовой башне главного калибра и диверсия. Из 1223 человек экипажа погибли 228. В конце 1916 г. были начаты работы по подъему «Императрицы Марии». Но в связи с последо-

вавшими революционными событиями работы по подъему затянулись, и дредноут был поднят килем вверх лишь в мае 1918 г. С корабля сняли 305- и 130-мм орудия и ряд вспомогательных механизмов. Корпус корабля был разобран на металл в 1927 г.

В ходе Гражданской войны нашим дредноутам три раза пришлось вести боевые стрельбы. Так, 13 июня 1919 г. гарнизоны фортов Красная Горка и Серая Лошадь подняли мятеж против большевиков. Мятеж мог иметь более чем серьезные последствия как для Кронштадта, так и для самого Петрограда. Однако «по обе стороны баррикад» оказались «братишки» — разболтанные, забывшие о дисциплине и правилах стрельбы. В итоге получилась комедия «Много шума из ничего».

В ответ на ультиматум большевиков в 15 ч 13 июня форт Красная Горка открыл огонь из 305-мм орудий по кораблям, стоявшим в Невской гавани. Со стороны большевиков по Красной Горке вели огонь линкоры «Петропавловск» (выпустил 568 — 305-мм снарядов) и «Андрей Первозванный» (170 — 305-мм снарядов), крейсер «Олег», эсминцы и форт Риф. Гидросамолеты красных сбросили на форт почти полтонны бомб, семь тысяч стрел и тонны листовок. Пальба велась два дня — к вечеру 15 июня Красная Горка перестала отвечать на обстрел. Ночью в форт Красная Горка вошла разведка красных. Форт был пуст, мятежники разбежались.

Позже советские историки будут рассказывать байки о многочисленных взрывах и пожарах в форту, о больших потерях мятежников и т.п. Пожар в действительности был: сгорел жилой городок вблизи форта. Ни одно же из орудий форта не потеряло боеспособности, разве что у некоторых орудий мятежники сняли важные детали замков. Мятежники по эффективности стрельбы не уступали большевикам: ни одно красное судно не получило попаданий. Пострадали от огня форта Красная Горка лишь несколько кронштадтских обывателей, вышедших на набережные Купеческой и Средней гаваней поглядеть на представление.

С военной точки зрения наиболее неприятным последствием мятежа для большевиков стал выход из строя 305-мм

орудий линкора «Петропавловск», совершенно расстрелянных в ходе «представления».

В 1920 г. линкор белых «Генерал Алексеев» (бывший «Император Александр III») несколько раз обстреливал позиции красных в Днепро-Бугском лимане. Эффективность действия его 305-мм снарядов была близка к нулю.

Наконец в конце февраля 1921 г. произошел так называемый Кронштадтский мятеж. Я говорю «так называемый», поскольку восстало не население города Кронштадта и даже не гарнизон Кронштадтской крепости (большинство кронштадтских фортов остались на стороне Советской власти или держали нейтралитет), а матросы-клевашники с линкоров «Петропавловск» и «Севастополь». В ходе боев за Кронштадт артиллеристы обоих линкоров стреляли из рук вон плохо как по фортам Красная Горка и Серая Лошадь, так и по полевым частям Красной Армии.

Таким образом, проку от дредноутов в ходе Первой мировой и Гражданской войн попросту не было.

Однако следует заметить, что корабельная артиллерия калибра от 75 до 203 мм имела огромное значение на всех фронтах Гражданской войны. Сотни таких орудий были установлены на бронепоездах и мобилизованных судах. Бронепоезда с дальнобойными корабельными орудиями действовали в 1918—1920 гг. на всех фронтах как у белых, так и у красных. Импровизированные канонерки и крейсера, переделанные из буксиров, шаланд, речных и озерных танкеров и т.д., успешно действовали на Онеге, Волге, Каме, Каспии, Днестре и Азовском море.

Из 6 дредноутов, бывших в строю к 7 ноября 1917 г., к 1922 г. сохранились только 3 — «Гангут», «Марат» (до 31 марта 1921 г. «Петропавловск») и «Парижская Коммуна» (до 31 марта 1921 г. «Севастополь»).

Линкор «Полтава» 25 ноября 1919 г. был сильно поврежден пожаром и больше в строй не вводился. Линкор «Екатерина II» (переименованный 16 апреля 1917 г. в «Свободную Россию») был затоплен по приказу Ленина 18 июня 1918 г. близ Новороссийска. А «Генерала Алексеева» (бывший «Александр III») Врангель угнал в Бизерту и продал Франции.

После окончания Гражданской войны в советском военном и политическом руководстве развернулась острая дискуссия о необходимости иметь в составе флота крупные боевые корабли. Многие политики и военные, от Троцкого до Тухачевского, принижали роль флота и сводили его к придатку Красной Армии. Споры нет, у сторонников этой теории были более чем серьезные аргументы. Во-первых, сложное экономическое положение в стране, а во-вторых, опыт мировой и Гражданской войн. Ведь в ходе Первой мировой войны в Европе значение флота в целом было невелико. И притом серьезную роль сыграли лишь подводные лодки Германии, действовавшие на коммуникациях союзников в Атлантике и Средиземном море, а также легкие корабли противолодочной обороны, прикрывавшие конвои. Единственная крупная десантная операция, проведенная в ходе Первой мировой войны — Дарданеллы, — закончилась неудачей.

Русские же дредноуты в обеих войнах представляли серьезную опасность лишь для собственного командования в силу буйного нрава их экипажей.

По результатам Первой мировой и Гражданской войн можно было сделать вывод, что хорошо вооруженная Красная Армия способна одна, без помощи флота, защитить европейскую и среднеазиатскую части СССР, а при необходимости и разгромить (опять же без флота) любое европейское континентальное государство. Что же касается Дальнего Востока, то там Красная Армия могла защитить от сильного противника лишь территории, находившиеся поблизости от Транссибирской магистрали. Но в голодных 1920-х гг. СССР было не до обороны Камчатки, Чукотки и Северного Сахалина.

Итак, в сложившейся ситуации стране было не до флота, а в перспективе многие партийные вожди и командармы грезили мировой революцией, т.е. флот вряд ли понадобится и в будущем.

Такие настроения руководства решили участь достраивавшихся на плаву гигантов — 4 линейных крейсеров типа «Измаил» и линкора «Демократия» (бывший «Николай I»). Все они пошли на лом, несмотря на протесты многих флотских командиров, предлагавших законсервировать недостро-

енные корабли, а когда экономика будет поднята на должный уровень, достроить их по измененным проектам. Так, по одному из проектов линейный крейсер «Измаил» предлагалось вооружить десятью 406-мм орудиями.

26 ноября 1926 г. постановлением Совета Труда и Оборона (СТО) была утверждена первая советская судостроительная программа на 6 лет, т.е. с 1926 по 1932 г. Эта программа была разделена на две очереди. В первую — планировалось построить 6 подводных лодок, 8 сторожевых кораблей, 6 торпедных катеров, достроить 2 легких крейсера типа «Светлана», эсминец «Карл Либкнехт», восстановить эсминцы «Яков Свердлов» и «Дзержинский»; во вторую — построить 1 монитор, 6 подводных лодок, 10 сторожевых кораблей, 30 торпедных катеров, восстановить линкор «Фрунзе»* и эсминец «Пронзительный».

Всего предполагалось затратить 117,8 млн руб. Из общей суммы ассигнований на подводные лодки отводилось 36,3 млн руб. (около 31%), на сторожевые корабли — 19,1 млн руб. (около 16%) и на торпедные катера — 5,64 млн руб. (около 5%).

В основу программы 1926 г. были положены следующие соображения. На Балтике: а) твердые шансы в борьбе с английским флотом с помощью береговой обороны; б) перевес в открытом море над объединенными силами лимитрофов** и прилегающих стран. На Черном море: а) активная оборона берегов в случае наличия линкоров в составе эскадр противника; б) перевес в открытом море над объединенными силами прилегающих стран, если у них не будет линейных сил***, т.е. пока турки не отремонтируют свой линейный крейсер «Явуз Селим», бывший «Гебен».

Работы по выполнению шестилетней программы начались уже в декабре 1926 г., в марте—апреле 1927 г. были заложены 6 подводных лодок, а в августе—октябре заложили 8 сторожевых кораблей.

* Линкор «Фрунзе» (бывший «Полтава») так и не был восстановлен, а его оборудование и вооружение использовались для ремонта старых линкоров, находившихся в строю.

** Эстонии, Латвии и Литвы.

*** РГАВМФ. Ф.р. 1483. Оп. 1. Д. 27.

В июле 1927 г. решением Реввоенсовета в первую очередь программы было добавлено строительство еще 24 торпедных катеров, а во вторую — строительство 4 подводных минных заградителей и 3 малых подводных лодок. При этом строительство монитора и ремонт линкора «Фрунзе» были исключены из программы. В декабре 1927 г. было решено отказаться от достройки крейсера «Ворошилов» (бывший «Адмирал Бутаков»).

В 1926/27 и 1927/28 гг. расходы на флот составили 58 и 75 млн руб. соответственно, т.е. 10,7 и 13,8% от суммы общего военного бюджета СССР.

В ходе выполнения первого пятилетнего плана существенно вырос экономический и оборонный потенциал страны. Теперь появилась реальная возможность приступить к усилению военно-морских сил республики. При этом новые корабли требовались не только для существующих флотов, но и для новых. Так, в апреле 1932 г. был создан Тихоокеанский флот, а в июне 1933 г. — Северный*.

11 июля 1933 г. вышло постановление СТО «О программе военно-морского строительства на 1933—1938 гг.». Этой программой предусматривалось строительство 872 боевых единиц, в том числе 369 подводных лодок и 503 надводных кораблей и катеров, а также восстановление и модернизация линкоров «Фрунзе» и «Парижская Коммуна», учебного крейсера «Ворошилов», минного заградителя «Штандарт» и учебного судна «Полярная звезда». Планировалось также построить 143 вспомогательных судна для ВМС РККА и 26 кораблей для морской погранохраны («флота ОГПУ»), включая 2 крейсера погранохраны, 2 сторожевых корабля и 9 быстроходных тральщиков.

Из тяжелых кораблей, заложенных по этой программе, к 22 июня 1941 г. в строй вошли 2 крейсера проекта 26 и 2 крейсера проекта 26бис, вооруженных девятью 180-мм пушками.

Несколько слов стоит сказать о появлении 180-мм калибра, ранее отсутствовавшего в русском флоте. Уже после

* С 21 апреля 1932 г. по 11 января 1935 г. Тихоокеанский флот официально именовался Морские силы Дальнего Востока, а Северный флот с 1 июня 1933 г. по 11 мая 1937 г. назывался Северная военная флотилия.

русско-японской войны некоторые морские артиллеристы решили увеличить мощность существующих 120-мм и 152-мм пушек Кане как за счет увеличения калибра, так и за счет улучшения баллистики. В результате появились 130/55-мм пушки обр. 1912 г., а вот работы по 180-мм пушкам с высокой баллистикой не вышли из стадии предэскизного проектирования, а говоря по-русски, болтовни. Лишь в начале 1920-х гг. наши военморы всерьез занялись 180-мм пушкой с рекордной дальностью и баллистикой.

В 1925 г. главный конструктор Обуховского завода К.К. Чернявский разработал аванпроект 180-мм одноорудийной башенной установки со 180/60-мм орудием Б-1-К (первоначально было Б-1, позже была добавлена буква «К» — клиновой). По проекту снаряд весом 100 кг имел начальную скорость 1000 м/с, давление в канале при этом достигало 4000 кг/см². Ствол орудия состоял из внутренней и наружной труб, слоя скрепляющих цилиндров (до дула), кожуха и казенника. Затвор — горизонтальный клиновой.

Зачем нужна была такая пушка, наши официальные историки умалчивают. Зато «самостийные» историки дают волю фантазии: «Выбор 180-мм калибра для первого советского тяжелого морского орудия не был случаен и отнюдь не являлся причудой каких-либо артиллеристов, желавших иметь 180-мм пушку с рекордной баллистикой, как утверждают некоторые историки артиллерии... Советский флот, существенно ослабленный в результате революции и Гражданской войны, имел шансы более или менее успешно сопротивляться превосходящим силам неприятеля, только сражаясь на так называемых минно-артиллерийских позициях, т.е. опираясь на минные заграждения, прикрываемые огнем береговой артиллерии. Обеспечить устойчивую оборону в этом случае можно было, ограничившись огнем по тральщикам и кораблям их непосредственной поддержки, т.е. сторожевым кораблям, эсминцам и легким крейсерам, причем на достаточно дальних дистанциях, чтобы избежать при этом безнадёжного артиллерийского состязания с неприятельскими линейными кораблями. Расходовать для такой стрельбы 12-дюймовые или 14-дюймовые снаряды было нерационально, а вот 180-мм снарядов, весящих 97 кг и выпускаемых

из орудий с длинным стволом и соответственно улучшенной баллистикой, было бы вполне достаточно. Кроме того, разместив 180-мм орудия на закрытых, т.е. не видимых с моря позициях, можно было бы обеспечить им почти полную неуязвимость от артиллерийского огня неприятельского флота. Дальность стрельбы 180-мм орудий достигала 37 км».

На самом деле испытания опытной 180-мм пушки № 1203 и теоретические расчеты показали, что чудес на свете не бывает и 180-мм суперпушки не получится, а если и удалось бы сделать таковую с давлением 4000 кг/см², то ее живучесть вряд ли достигла бы и десятка выстрелов. Фактически при весе снаряда 97,5 кг начальная скорость составила 920 м/с, давление в канале — 3200 кг/см², а живучесть — где-то 60—70 выстрелов.

180-мм пушка стреляла на дистанцию до 38 км снарядами весом 97 кг, причем бронебойный снаряд содержал около 2 кг взрывчатого вещества, а фугасный — около 7 кг. Понятно, что серьезных повреждений «вашингтонскому» линкору такой снаряд нанести не мог. А хуже всего то, что попасть в движущийся линкор, а тем более в крейсер с дистанции свыше 150 кабельтовых (27,5 км) можно было только случайно. Кстати, Общие таблицы стрельбы (ОТС) для 180-мм пушек были рассчитаны лишь до дистанции 189 кабельтовых (34,6 км), при этом срединное отклонение по дальности составляло свыше 180 м, т.е. не менее кабельтова. Таким образом, из таблиц стрельбы следует, что красные военморы из 180-мм орудий не собирались стрелять даже по береговым целям.

Вероятность рассеивания по дальности составляла свыше 220 м, а боковое — свыше 32 м, и то теоретически. А практически у нас тогда не было приборов управления стрельбой (ПУС), чтобы стрелять на такие дистанции.

Наконец, ни на Балтийском, ни на Северном, ни на Тихоокеанском флотах практически не бывало погоды, чтобы можно было визуально наблюдать всплески в воде от попадания снарядов, чтобы управлять огнем 180-мм пушек.

Любопытно, как наши артиллеристы решили проблему живучести 180-мм орудий. Они попросту перешли с мелкой (1,35 мм) нарезки на глубокую (3,6 мм), а главное, изменили

критерий расстрела орудий. До введения глубокой нарезки он составлял 4% падения начальной скорости, а «находчивые» советские инженеры подняли его до 10%. В результате у 180-мм пушки с мелкой нарезкой начальная скорость падала на 4% после 50—60 выстрелов, а у 180-мм пушки с глубокой нарезкой — на 10% после 320 выстрелов.

Крейсера проектов 26 и 26бис (типа «Киров» и «Максим Горький») имели три башенные установки МК-3-180, в которых три 180-мм пушки были соединены в одной люльке (качающейся части Б-27). Идея засовывания тяжелых орудий в одну люльку была позаимствована у итальянцев и оказалась порочной. Поэтому после МК-3-180 в нашей стране такие установки больше не проектировались.

По проекту установки МК-3-180 должны были делать 6 залпов в минуту, а головной крейсер «Киров» был сдан в 1938 г. с установками, делавшими 2 залпа в минуту, т.е. в три раза ниже.

Еще хуже сложилась ситуация на крейсерах проектов 26 и 26бис с универсальной артиллерией. Они были вооружены шестью одноорудийными 100/56-мм палубными установками Б-34. Отладить их к 22 июня 1941 г. не удалось. Приводов синхронно-следающей передачи (ССП), под которые они проектировались, не было, и первые установки ставили на крейсера вообще без электродвигателей. Из рук вон плохо работали полуавтоматика затвора и досылатель. Однако за неимением лучшего крейсера типа «Киров» стали гордостью советского флота.

Глава 5

Сталин строит океанский флот

26 июня 1936 г. Совнаркомом были утверждены Программы крупного морского судостроения на 1937—1943 гг. Для четырех основных морских театров предполагалось построить 8 линкоров типа «А», 16 линкоров типа «Б», 20 легких крейсеров, 17 лидеров, 128 эсминцев, 90 больших, 164 средних и 90 малых подводных лодок. Большинство судов предназначалось для Тихоокеанского и Балтийского флотов

(общим водоизмещением по 415,1 и 400 тыс. т соответственно), за ними следовали Черноморский (352,6 тыс. т) и Северный (139,6 тыс. т). На подводные лодки приходилось 18,3% тоннажа будущего флота, а среди надводных кораблей 53,2% тоннажа приходилось на линейные корабли, 11,2 — на крейсера и около 17,2% — на эсминцы.

Обратим внимание, что советское руководство хотело иметь два типа линкоров — «А» и «Б». Линкоры типа «А» должны были иметь стандартное водоизмещение — 35 тыс. т. Разумеется, никто не собирался укладываться в договор 1922 г., просто цифра 35 тыс. т потребовалась для дезинформации других держав. На самом деле, по проекту 23, разработанному в 1936 г., линкоры типа «А» должны были иметь стандартное водоизмещение 45,9 тыс. т, а полное — 51 тыс. т. Вооружение линкоров типа «А» должно было состоять из девяти 406-мм пушек в трех башнях и двенадцати 152-мм пушек в двухорудийных установках. Скорость хода линкоров проектировалась около 30 узлов.

Эскизных проработок линкоров типа «Б» было много, но основным выбрали проект 64, разработанный в 1937 г. Стандартное водоизмещение линкора типа «Б» по этому проекту должно было составлять 48 тыс. т, а полное — 53 тыс. т. Вооружение должно было состоять из девяти 356-мм пушек в трех башнях и двенадцати 152-мм орудий. Скорость хода — 29 узлов.

Линкоры типа «Б» предназначались для борьбы с линейными крейсерами противника, например с французским «Дюнкерком» или германским «Шарнхорстом».

Для линкоров типа «Б» на заводе «Большевик» (№ 232) была спроектирована мощная 356/54-мм пушка. Вес ее тела составлял 117,6 т. При весе снаряда 750 кг и заряда 300 кг начальная скорость составляла 940 м/с. Три такие пушки устанавливались в башне МК-12, имевшей лобовую броню толщиной 495 мм. Однако 356/54-мм пушки и установки МК-12 остались на бумаге*.

Линкор типа «Б» по своим размерам был близок к линкору типа «А», но сильно уступал ему по мощности артилле-

* Работы над корабельными 356/54-мм установками были использованы в 1938—1941 гг. при создании 356/54-мм железнодорожных установок ТП-1.

рий главного калибра и броневой защиты. Одиссея линкоров типа «Б» закончилась в начале 1938 г., когда было принято решение строить только линкоры типа «А».

Уже полвека идут споры о том, стоило ли приступать к строительству «океанского флота» в преддверии войны с Германией. Однозначного ответа, увы, дать нельзя. Конечно, если знать заранее ход событий в 1938—1941 гг., то тогда действительно стоило средства, затраченные на линкоры и крейсера, потратить на скоростные истребители, зенитные автоматы, танки с противоснарядной броней, быстроходные канонерские лодки и мониторы, мореходные торпедные катера и многое другое, чего нам так не хватало в 1941 г.

Но кто в 1936—1937 гг. мог предугадывать ход истории в ближайшие 5—7 лет? Ни в Лондоне, ни в Берлине, ни в Париже, ни в Токио не предвидели начала войны в сентябре 1939 г. На самом деле Москва, Берлин, Лондон и Париж делали самые разные прогнозы, но все они ничего не имели общего с реальным ходом событий. Ни Берлин, ни Москва не думали, что Польская кампания обернется страшной мировой войной.

Ведь если бы СССР удалось оттянуть войну до 1942 или 1943 г., то перевооруженная новым оружием Красная Армия могла бы, как и планировалось, провести победоносную кампанию «на чужой территории», хотя и большой кровью.

Не следует забывать, что Германия с 1941 по 1943 г. воевала в основном с танками, самолетами и пушками, созданными в 1928—1937 гг. А у нас из-за фантазий и головотяпства Тухачевского, Орджоникидзе и Павлуновского* боль-

* Тухачевский Михаил Николаевич, с 1931 г. заместитель председателя Реввоенсовета и начальник вооружений РККА, с 1934 г. заместитель наркома обороны по вооружению. Образование: окончил в 1914 г. Александровское военное училище, больше он нигде не учился, а только учил других. Что же касается наркома тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе и его заместителя Ивана Петровича Павлуновского, то они и военных училищ неоканчивали. Орджоникидзе в 1901—1905 гг. учился в фельдшерской школе и, видимо, ее так и не окончил. А Павлуновский вообще нигде, кроме как в церковно-приходской школе, не учился. В 1918 г. он подался в ВЧК, где сделал быструю карьеру, а оттуда прыгнул в начальники Мобилизационного управления РККА и замминистры тяжелой промышленности.

шая часть военной техники, принятой на вооружение в 1928—1937 гг., оказалась устаревшей и неэффективной, и воевать пришлось на новых самолетах и танках лишь после устранения этой компании. В результате к 22 июня 1941 г. около 90% танковых и авиационных частей не получили новой техники, а те немногие части, которые успели получить новое оружие (зачастую за несколько дней до начала войны), не успели его освоить.

Нападение на СССР было волонтаристским решением Гитлера. Вторая мировая война могла пойти по другому сценарию. Немцы могли вторгнуться в Англию и при этом потерпеть тяжелое поражение. В этом случае Америке пришлось бы раньше ввязаться в войну и в куда большем объеме. К примеру, в 1941 г. американцы планировали сформировать в три раза больше дивизий, чем это было фактически сделано в 1941—1945 гг. В результате обе стороны могли быть сильно обескровлены, а Россия бы получила передышку еще на один—три года. А в дальнейшем СССР мог бы поступить с Германией так, как он поступил с Японией в августе 1945 г. В этом случае океанский флот стал бы козырной картой на мирных переговорах*.

Наконец, морской флот нужен не только для войны, но и для обеспечения интересов государства. А для такого континентального государства, как Россия, ВМФ нужен в первую очередь для защиты своих интересов в так называемое мирное время, а уж потом для большой войны.

Читатель, наверное, удивится фразе «так называемое мирное время». Ведь с 1922 по 1941 г. и с 1945 по 1991 г. СССР не воевал, если не считать участия в локальных войнах от Халхин-Гола до Афганистана. Давайте уточним. Не воевала армия, дивизии тихо жили в казармах, проводили учения на полигонах, работали на колхозных полях и т.д. А вот на море, а после 1945 г. и в воздухе постоянно происходили инциденты. Ведущие морские державы, а зачастую и «мелкие сошки» нарушали международное право и грозились применить силу, и в ряде случаев применяли ее. При этом Советское правительство, не желая, с одной стороны, обострения конфликта, а с другой — показывать свою сла-

* Об атомной бомбе никто в 1936—1937 гг. и не думал.

бость перед народами СССР, не афишировало эти инциденты. Поэтому не только обыватели, но даже многие историки уверены, что капиталистические державы* вели себя вполне лояльно по отношению к СССР, а атмосферу «осажденной крепости» в 1920—1930-х гг. у нас искусственно создала большевистская пропаганда.

Поэтому, чтобы не быть голословным, придется поподробнее рассказать об инцидентах на море. Так, огромный материальный ущерб нашей стране наносили японцы, практически бесконтрольно ловившие морского зверя и рыбу в территориальных водах России — в Японском, Охотском и Беринговом морях. Вывоз рыбы японцами с русского Дальнего Востока только за 1907—1911 гг. возрос в три раза: с 2 млн пудов в 1907 г. до 6,3 млн пудов в 1911 г. Соответственно возросла и стоимость вывезенной рыбы: она увеличилась с 2,8 млн иен в 1907 г. до 7,2 млн иен в 1911 г. Значительная часть рыбы вывозилась для продажи в Китай и Корею.

Рыбоконсервные заводы на Камчатке почти полностью стали собственностью японских предпринимателей. К 1917 г. они давали до 500 тыс. т рыбной продукции. Только в районах Камчатки японские рыбопромышленники имели до двухсот шхун и несколько пароходов, вели меновую торговлю (торговали спиртным), оставляя на зиму своих агентов в камчатских селениях. В 1911 г. японские власти даже поставили вопрос об открытии на Камчатке японских школ.

При Советской власти японцы совсем распоясались. Японские рыбаки вели себя буквально как дома: ловили рыбу и морского зверя, где хотели, свободно высаживались на берег и т.д.

Согласно сводке ОГПУ, в 1930 г. «убытки Камчатского акционерного общества в связи с хищничеством японцев выражаются в 19 000 т. Убытки японской фирмы «Ничиро», арендующей в Камчатском заливе 15 рыболовных участков, неизвестны. Представители фирмы возмущаются пиратскими действиями соотечественников, просят местные власти разрешения на выезд управляющего заводом фирмы «Мау-

* Другой вопрос, разбой на море велся в отношении не только СССР, но также и более слабых капиталистических государств, и дело тут не в классовой ненависти, а в корыстных побуждениях.

фут» в Японию для защиты интересов фирмы перед правительством Японии... 7 июня в 15 милях от нашего берега против рыболовного участка № 201 (8 км южнее устья р. Большая на западном берегу Камчатки) стали на якорь 4 японских военных судна: 2 миноносца, 1 канонерская лодка и 1 транспорт. В 13 ч 30 мин канонерская лодка полным ходом подошла на 0,5 мили к берегу и, круто повернувшись, ушла обратно. 8 июня в 6 ч канонерская лодка вторично зашла в нашу зону, останавливала тресколовные кавасаки акционерного общества и встала на якорь в 1,5 мили от берега» [49. С. 358].

27 июня 1930 г. сторожевой корабль ОГПУ «Воровский» пытался воспрепятствовать браконьерству в районе реки Сопочная — реки Ича. Но тут в трехмильную зону советских вод вошел эсминец типа «Хатакадзе» и помешал «Воровскому».

29 июня 1930 г. на рейд села Усть-Большереецк прибыли и встали на якорь два эсминца типа «Хатакадзе».

3 августа 1930 г. японская газета «Осака Майници» сообщила, что «13 краболовных пароходов, находящихся на западном побережье Камчатки, и 6 краболовных пароходов, находящихся на восточном побережье Камчатки, получают 16 пулеметов и 400 винтовок с необходимыми боеприпасами» [49. С. 361].

Бесчинство японцев на море возрастало год от года. Из доклада НКВД Дальневосточного округа об обстановке на государственной границе в 1938 г.: «На морской границе противник наряду с прежними формами нарушений и провокаций (хищничество, разведка наших вод и берегов, попытки создания вооруженных конфликтов между кораблями) применил новые. К ним следует отнести: морскую демонстрацию во время хасанских событий (14 миноносцев, крейсер и 15 военных катеров в районе устья р. Тумень-Ула); выключение маяка на Камне Опасности в проливе Лаперуза, что обусловило гибель парохода «Сучан»; захват наших судов «Кузнецкстрой», «Рефрижератор № 1», разведчика «Отважный»; захват команд кавасаки японскими пароходами «Амакуса-Мару» и «Кофу-Мару».

Хищничество как в камчатских водах, так и в Приморье, несмотря на исключительно напряженную обстановку, не

уменьшилось, на Камчатке установлено 720 мелких и крупных судов-хищников, а в Приморье отмечалось одновременное появление до 600 (район р. Тумень-Ула)...

На Камчатке несет службу несколько шхун «Сункоци-Мару», кроме того, в приморских водах периодически появляются эсминцы типа «Кайа» (770 т водоизмещения, 1919 г. постройки, радиус 3000 миль, скорость максимальная до 30 узлов), а на Камчатке в течение всего рыболовного сезона ежегодно действует дивизион эсминцев типа «Каикадзе» (1270 т водоизмещения, 1922 г. постройки, радиус 4000 миль, скорость максимальная свыше 30 узлов). Таким образом, в течение кампании в советских водах Дальнего Востока промысляет до 1500 промысловых японских и корейских судов, охраняемых десятком разведывательно-дозорных шхун и двумя дивизионами эсминцев 1-го и 2-го классов. В 1938 г. дважды обнаруживались подводные лодки типа РО-29-32» [49. С. 690—692].

Японские рыболовные суда вплоть до 1941 г. нагло вторгались в территориальные воды СССР и даже высаживали на берег своих людей. Действия японских рыбаков постоянно прикрывали японские эсминцы и легкие крейсера.

Да что Япония! Даже маленькая нейтральная Норвегия с 1921 по 1932 г. регулярно посылала сотни своих рыболовецких судов в Баренцево и Белое моря в территориальные воды СССР. Только в 1922 г. норвежцы в Белом море, т.е. почти за 2 тыс. миль от своих портов, забили свыше 900 тыс. голов тюленей. Пользуясь безнаказанностью, несколько сотен норвежских судов вели хищнический бой тюленей, уничтожая, вопреки международным законам, самок и бельков (детенышей), а также оставляя на льду много подранков, будучи иногда не в силах погрузить всю добычу на суда. В составленном по следам этой норвежской варварской акции докладе Зоокомиссии Академии наук СССР говорилось, что промысел тюленей будет практически сведен в течение следующих пяти—семи лет на нет, так как норвежцами было подорвано естественное воспроизводство тюленей. В действительности промысел уже и спустя десять лет не был восстановлен в прежнем объеме, и беломорский тюлень стал исчезать.

Робкие попытки советских пограничников пресекались артиллерийским огнем норвежского ВМФ. Дело дошло до посылки в Белое море норвежского броненосца береговой обороны с 210-мм артиллерией*.

Бесчинства норвежцев длились до 1933 г., т.е. до перехода нескольких советских эсминцев и подводных лодок с Балтийского флота на Северный, после чего норвежцев как ветром сдуло из Белого моря и из советских территориальных вод в Баренцевом море.

14 декабря 1936 г. советский сухогруз «Комсомол» (полное водоизмещение 10 900 т, скорость 10,5 узла) был атакован тяжелым крейсером испанских мятежников «Канариас» (полное водоизмещение 12 230 т; восемь 203/50-мм, восемь 120/45-мм орудий; скорость 33 узла). Крейсер 35 залпами потопил беззащитный сухогруз. Замечу, что дело происходило в нейтральных водах, а «Комсомол» перевозил марганцевую руду из порта Потти в бельгийский порт Гент.

Кроме того, корабли франкистов потопили еще 2 советских транспорта — «Благоев» и «Тимирязев», а 4 торговых судна захватили, продержав их экипажи в плену в течение трех лет.

Для обеспечения безопасности своего судоходства правительства Англии, Франции, Германии и Италии послали к берегам Испании свои эскадры. А Советскому Союзу посылать было нечего. Рассматривался, правда, вопрос о посылке в Средиземное море крейсера «Красный Кавказ», но он не мог противостоять крейсерам франкистов, и по зрелому размышлению его решили не посылать.

В 1939—1940 гг. десятки нападений на советские торговые суда совершили военные корабли Англии и Франции. Вот, к примеру, пароход «Селенга» в октябре 1939 г. загрузил в Маниле** вольфрамовую и молибденовую руду, а также кофе и 5 октября отправился во Владивосток. У острова Формоза (ныне Тайвань) «Селенгу» остановил английский крейсер «Ливерпуль» и заставил идти на досмотр в Гонконг.

* Подробнее см.: *Похлебкин В.В.* Внешняя политика Руси, России и СССР за 1000 лет. М.: Международные отношения, 1999. Кн. 3. С. 201.

** На Филиппинских островах, которые тогда контролировались армией США.

12 ноября советское судно поставили на якорь в военном порту Гонконга. В январе 1940 г. «Селенгу» под конвоем отправили в Сайгон, где уже находилось еще одно захваченное советское торговое судно «Маяковский». «Селенге» решили выйти из Сайгона только в мае 1940 г., но весь груз был разграблен французами — трюмы оказались пусты.

Десятки наших судов в Атлантике подверглись нападениям, а также незаконным и унижительным обыскам, проводимым англичанами и французами. И опять же Советскому Союзу нечем было защитить свои суда и приходилось отвечать бесполезными дипломатическими нотами, а то и просто сносить пиратство «демократических» стран.

Таким образом, объективная необходимость вынудила Советское правительство строить океанский флот. Другой вопрос, что объем строительства крупных надводных кораблей следовало бы сократить, но зато резко ускорить строительство оставшихся. Вряд ли оправдалось бы строительство столь большого числа подводных лодок, вместо них стоило строить быстроходные канонерки, малые мониторы, десантные суда, тральщики и т.д. Но это уже, как говорится, «знал бы, где упадешь, подложил бы соломку».

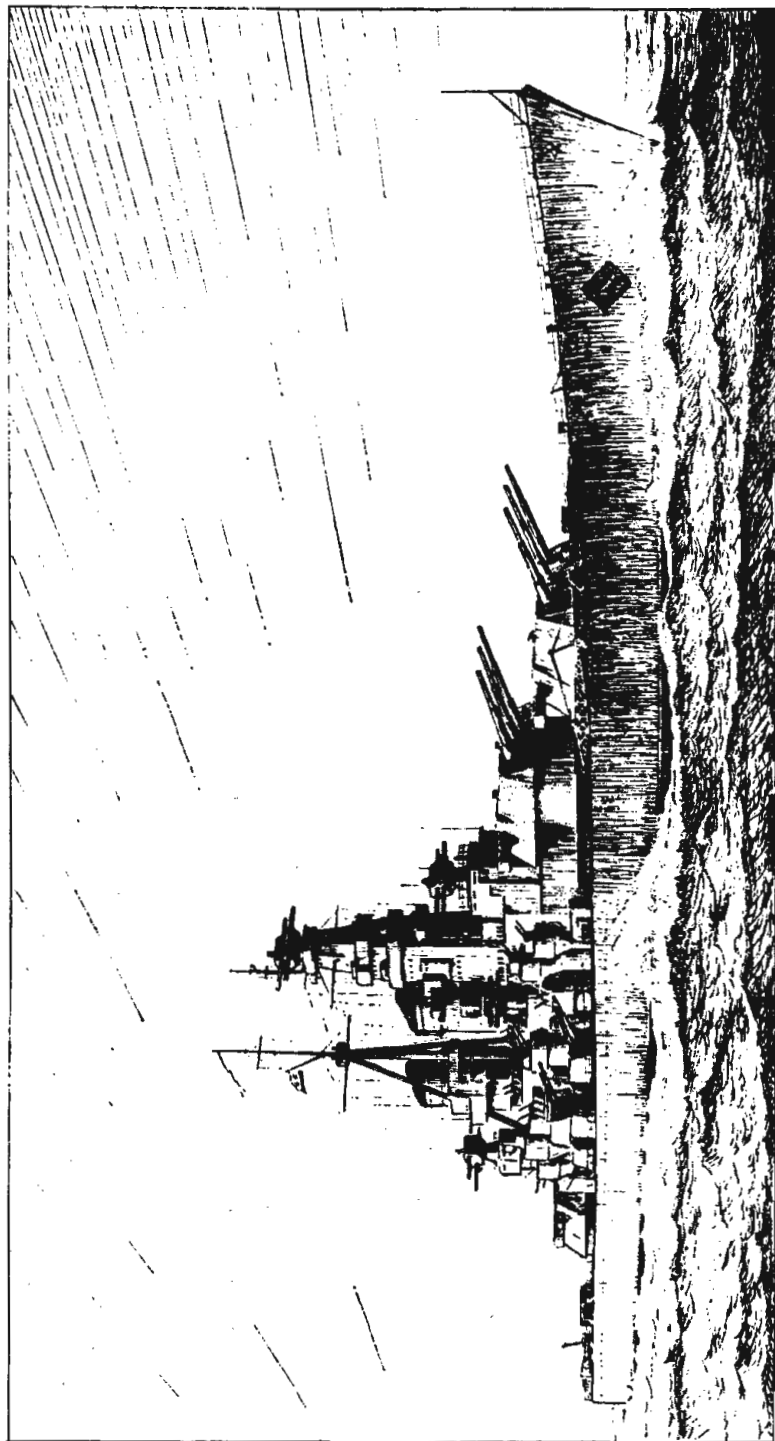
Закладка головного линкора проекта 23, получившего название «Советский Союз», состоялась 15 июля 1938 г. на большом открытом стапеле Балтийского завода (№ 189) в Ленинграде. К этому моменту технический проект хоть и был в целом одобрен, но еще не утвержден.

Второй линкор, названный «Советская Украина», был заложен в Николаеве на «нулевом» стапеле завода им. Марти (№ 198)* 31 октября 1938 г.

Вместо еще 2 линкоров, назначенных к постройке 10 января 1937 г. на заводах № 189 и № 200 (Николаевский судостроительный завод им. 61 коммунара), закладка которых не состоялась из-за неготовности стапелей, в 1939 г. на заводе № 402 (Северный машиностроительный завод в г. Молотовске**) решили строить 2 линкора для Тихоокеанского флота. 21 декабря 1939 г. в северном доке цеха № 50 этого завода был заложен

* В 1945 г. завод № 198 им. Марти в Николаеве получил № 444.

** До 1938 г. и с 1957 г. Северодвинск.



Линкор «Советский Союз»

линкор «Советская Белоруссия», а 22 июля 1940 г. в южном доке — линкор «Советская Россия».

Плановая стоимость строительства одного линкора была определена в 1180 млн руб., в том числе: работы верфи — 390 млн руб., материалы — 330 млн руб., контрагентные поставки — 460 млн руб. Стоимость 1 т стандартного водоизмещения при этом составляла 19 950 руб.

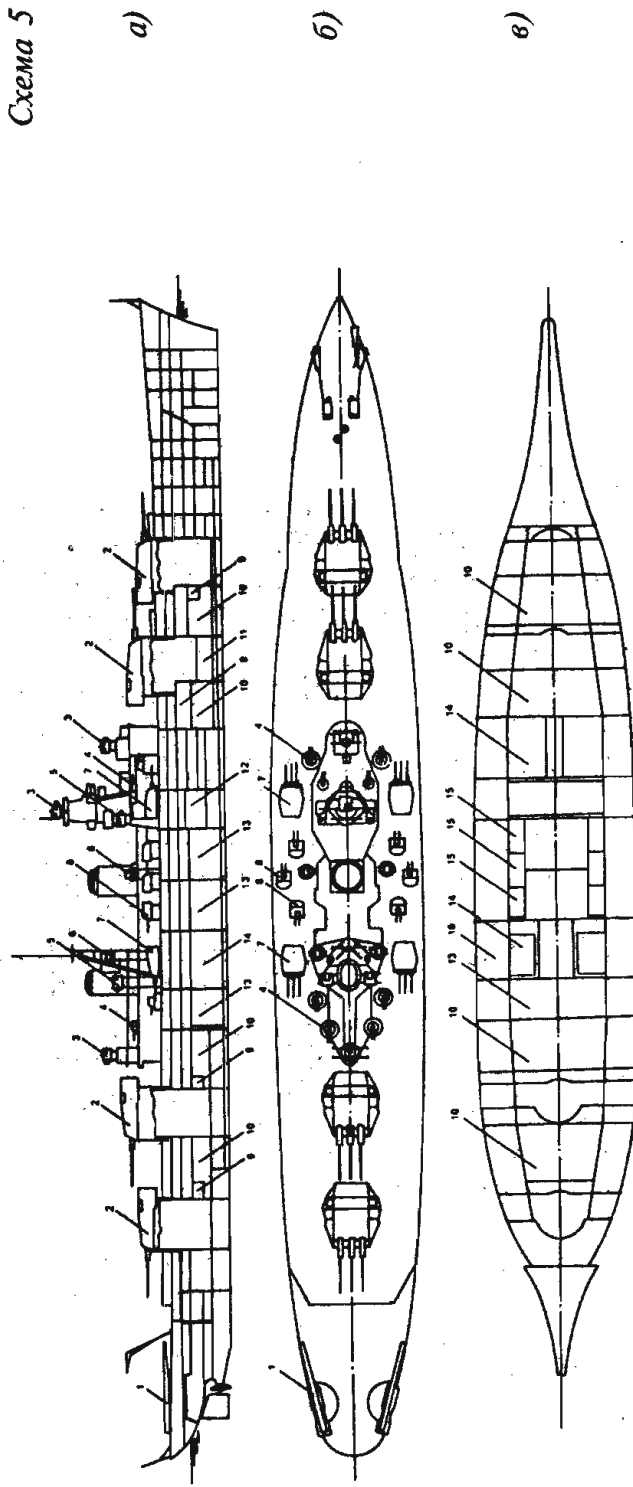
В постройке головного линкора «Советский Союз» участвовали 122 предприятия, в том числе: Магнитогорский комбинат (сталь), Ижорский и Мариупольский заводы (броня), Сталинградский завод «Баррикады» (тела орудий), Ленинградский металлический завод им. Сталина и Новокраматорский машиностроительный завод (башенные установки), Харьковский электротурбостроительный завод (силовая установка).

Первая качающаяся часть 406-мм пушки Б-37 была испытана на Ржевке с 6 июля по 2 октября 1940 г. Стрельба производилась со специальной полигонной установки МП-10. Вес ствола составлял 136,7 т. Вес снаряда — 1108 кг, начальная скорость 830 м/с, максимальная дальность стрельбы 45,6 км. Всего в 1939—1941 гг. на заводе «Баррикады» были изготовлены 12 стволов Б-37.

406-мм трехорудийная башенная установка МК-1 должна была производиться на Новокраматорском машиностроительном заводе. Планировалось первую башню сдать флоту в I квартале 1942 г., но к 22 июня 1941 г. она была только в проекте.

Спуск первых четырех линкоров был намечен к 1943 г., после чего на их месте должны были заложить линкоры «второй серии». Их предполагалось строить по улучшенному проекту 23бис, который был разработан в конце 1939 — начале 1940 г., но в сентябре того же 1940 г. проект 23бис был вновь переработан и получил индекс 23НУ. Основными отличиями проекта 23НУ были усиление бронирования и увеличение числа 100-мм универсальных двухорудийных установок с четырех до восьми.

Но после разгрома Франции в июне 1940 г. Советскому правительству стало ясно, что столкновение с Германией может произойти в ближайшие месяцы. Следствием этого



Линкор проекта 23бис.
Вариант с четырьмя башнями главного калибра:

а) продольный разрез; б) вид сверху; в) план 1-й платформы

1 — катапульта; 2 — 406-мм трехорудийная башенная АУ МК-1; 3 — КДП ГК; 4 — 37-мм зенитная АУ 46К; 5 — КДП 152-мм АУ; 6 — стабилизированный пост наводки 100-мм АУ; 7 — 152-мм башенная АУ МК-5; 8 — 100-мм башенная АУ МЗ-14; 9 — погреб 406-мм снарядов; 10 — погреб 406-мм полузарядов; 11 — междуудонное пространство; 12 — погреб 152-мм боезапаса; 13 — котельное отделение; 14 — турбинное отделение; 15 — погреб 100-мм боезапаса; 16 — отсеки конструктивной ПМЗ.

стало постановление Правительства СССР № 2073-887 от 19 октября 1940 г., которым предписывалось форсировать строительство легких надводных сил флота и подводных лодок. Было принято решение не закладывать новые линкоры и тяжелые крейсера, а сосредоточить усилия на строящихся. Четвертый линкор «Советская Белоруссия» предлагалось разобрать на металл и взамен его на освободившемся месте на заводе № 402 заложить 4 эсминца нового проекта 30.

Осенью 1940 г. набор и днище «Советской Белоруссии», имевшие готовность 2,57%, были разобраны, а металл использован для форсирования работ по линкору «Советская Россия», который к тому времени имел готовность 0,97%. Этот линкор стал первоочередным объектом всей программы, так как для него имелись готовые германские главные механизмы силовой установки. Спуск его на воду намечался на III квартал 1943 г. Степень готовности «Советской России» к концу июня 1941 г. составляла 5,28%.

К 22 июня 1941 г. готовность линкора «Советский Союз», строившегося на заводе № 189 (Ленинград), составляла 21,1%, а линкора «Советская Украина» (завод № 198, Николаев) — 17%. Оба линкора предполагалось окончательно сдать в 1945 г.

Теперь перейдем к строительству крейсеров для океанского флота. Постановлением Комитета обороны от 15 августа 1937 г. взамен линкоров типа «Б» было решено построить тяжелый крейсер*, вооруженный девятью 254-мм, восемью 130-мм и восемью 100-мм орудиями.

1 ноября 1937 г. промышленности были выданы новые «Тактико-технические требования к тяжелому крейсеру»

* Следует заметить, что за рубежом в 1922—1941 гг. тяжелыми крейсерами называли «вашингтонские» крейсера водоизмещением 10 тыс. т с 203-мм артиллерией, легкими — крейсера со 152-мм артиллерией, а корабли с артиллерией калибра свыше 8 дюймов (203-мм) именовались линейными крейсерами. Исключение представляли лишь США, которые в 1941 г. заложили «большой» крейсер «Аляска» стандартным водоизмещением 27 500 т, вооруженный девятью 305/50-мм орудиями. В результате в американском флоте оказались большие (large), тяжелые (heavy) и легкие (light) крейсера. В СССР же линейные крейсера именовались тяжелыми, а все остальные — легкими.

проекта 69, утвержденные начальником Морских Сил РККА флагманом флота 1 ранга М.В. Викторовым.

В конце 1937 — начале 1938 г. в КБ завода «Большевик» был создан проект 254/55-мм пушки Б-48, предназначенной для тяжелых крейсеров проекта 69. Ствол пушки Б-48 был лейнирован. При весе снаряда 270 кг и весе заряда 96 кг начальная скорость по проекту составляла 880 м/с. Три пушки Б-48 размещались в башнях МК-13, имевших лобовую броню 185 мм, боковую — 80 мм и броню крыши — 100 мм.

Однако до изготовления пушек Б-48 дело не дошло. Напуганные строительством в Германии линейного крейсера (линкора) «Шарнхорст» с десятью 280-мм пушками, наши военморы уговорили правительство увеличить калибр орудий на проекте 69 с 254 мм до 305 мм. Это и было оформлено протоколом Комитета обороны от 29 июня 1938 г.: «Во изменение постановления КО от 13/15 августа 1937 г. № 87сс, установить для проекта тяжелого крейсера следующее основное тактико-техническое задание: вооружение 9 — 12-дюймовых орудий, броня [борта] до 250 мм, водоизмещение от 30 до 31 тыс. т, скорость от 31 до 32 узлов»*.

В соответствии с утвержденным Планом закладок кораблей ВМФ на 1939 г. в марте 1939 г. заводам № 194 (Ленинград) и № 200 (Николаев) выдали наряды на строительство по проекту 69 двух тяжелых крейсеров, определив срок сдачи их заказчику — 1943 г. На заводе № 194 был отремонтирован самый большой (южный) стапель, а на заводе № 200 ускорили строительство нового стапеля № 3.

5 ноября 1939 г. на заводе № 200 был заложен тяжелый крейсер «Севастополь». Любопытно, что головной тяжелый крейсер проекта 69 «Кронштадт» заложили на заводе № 194 лишь 30 ноября. Крейсера проекта 69 начали строить так же, как и линкоры проекта 23, без окончательно утвержденного технического проекта. Лишь 12 апреля 1940 г. Комитет обороны утвердил техпроект тяжелого крейсера.

В Германии, царской России, да и в других странах артиллерия для корабля нового проекта создавалась с боль-

* РГАВМФ. Ф.р. 1678. Оп. 4. Д. 12.

шим опережением. У нас же все артсистемы крейсеров проекта 69 к 1 января 1941 г. были лишь на бумаге.

В 1938 г. завод «Большевик» представил проект 305/55-мм пушки Б-50 для крейсеров проекта 69. Фактически это был несколько улучшенный проект 305/54-мм пушки Б-36, спроектированной для одного из вариантов линкора типа «Б». Пушки Б-36 должны были стрелять 470-кг снарядами с начальной скоростью 860 м/с, а новая пушка Б-50 должна была стрелять тем же снарядом с начальной скоростью 900 м/с на дальность 47,58 км.

Серийное производство пушки Б-50 должно было начаться на заводе № 221 («Баррикады» в Сталинграде) в 1940 г. Но «гладко было на бумаге, да забыли про овраги». До конца 1940 г. завод «Баррикады» не получил с «Большевика» рабочих чертежей к Б-50 и соответственно не начинал производства. В итоге 305-мм пушек Б-50 к 22 июня 1941 г. в металле не было ни одной, даже опытной. Башню МК-15 для Б-50 Ленинградский металлический завод (ЛМЗ) сделал, но только деревянную — для демонстрации начальству.

Для вооружения линкоров проекта 23, тяжелых крейсеров проекта 69 и легких крейсеров проекта 68 (о них речь будет впереди) 29 сентября 1938 г. КБ завода «Большевик» было выдано тактико-техническое задание на проектирование 152-мм пушки, которая позже получила заводской индекс Б-38. На линкорах эта пушка устанавливалась в двухорудийных башнях МК-4, на тяжелых крейсерах типа «Кронштадт» — в двухорудийных башнях МК-17 с облегченным по сравнению с МК-4 бронированием, а на крейсерах проекта 68 типа «Чапаев» — в трехорудийных башнях МК-5.

Первый опытный образец пушки был изготовлен заводом «Большевик» в 1940 г. Испытания его проводились на НИАП* с 3 июня по 17 сентября того же года. К началу Великой Отечественной войны изготовили около 10 пушек (качающихся частей).

Технический проект башни МК-4 был представлен КБ ЛМЗ 19 августа 1938 г. 13 октября того же года руководству предъявили и техпроект башни МК-5. Производство всех

* НИАП — Научно-исследовательский артиллерийский полигон, расположенный на ст. Ржевка под Ленинградом.

трех типов башен поручили Старокраматорскому заводу им. Серго Орджоникидзе, но к 22 июня 1941 г. в железе не было ни одной, даже опытной, башни. (Деревянные макеты, понятно, в счет не идут.)

100-мм двухорудийные универсальные башенные установки МЗ-14 (для линкоров проекта 23) и МЗ-16 (для крейсеров проекта 69) к 22 июня 1941 г. тоже отсутствовали в металле, если не считать прошедших испытания отдельных узлов и агрегатов. Да что говорить! К началу войны наш флот вообще не имел зенитных (универсальных) орудий среднего калибра с электроприводами. Завод «Большевик» к началу 1941 г. поставил во флот сорок две 100-мм одноорудийные универсальные щитовые установки Б-34, которые по проекту имели электроприводы, но завод сдал установки без них. И вообще, установки Б-34 были более чем «сырые» (об этом мы поговорим позже).

Счетверенная 37-мм автоматическая установка 46К прошла заводские испытания в декабре 1940 г., а для проведения полигонных испытаний она была доставлена на НИМАП* лишь в июне 1941 г. Вообще же ни счетверенных, ни спаренных зенитных автоматов до конца войны наш флот так и не получил.

В подобной ситуации строительство крейсеров проекта 69 было чистейшей авантюрой.

Наиболее целесообразным с точки зрения экономии средств и времени было бы использование зарубежного вооружения, агрегатов и оборудования при строительстве океанского флота. Однако с началом войны английские и французские заводы были слишком загружены собственными военными заказами, а после начала советско-финской войны США прекратили военное сотрудничество с СССР.

23 августа 1939 г. В.М. Молотов и Иоахим Риббентроп в Москве подписали Договор о ненападении между Германией и СССР. Подписание пакта было мудрым политическим решением советского руководства, избавившим СССР от

* НИМАП — Научно-исследовательский морской артиллерийский полигон. Приказом Реввоенсовета от 23 марта 1931 г. Морской полигон отделился от НИАПа, а с 1937 г. стал называться НИМАП.

возможности ведения войны на два (с Германией и Японией), а то и три (с теми же плюс Англия и Франция) фронта.

Германия на несколько лет опережала СССР в области судостроения и корабельной артиллерии и имела реальную возможность помочь нашей стране построить океанский флот. Причем это не противоречило интересам самой Германии. Строительство большого флота было направлено в первую очередь против западных союзников и США, и только впоследствии — против Германии. После начала войны в сентябре 1939 г. германское руководство не знало, что делать с крупными кораблями, достраивавшимися на плаву, с уже изготовленными 406-мм, 380-мм и 203-мм пушками и башнями для кораблей, постройка которых была прекращена. Так почему бы все это не сбыть восточному соседу, а взамен не получить бы столь необходимые сырье и продовольствие? Не стоит забывать, что если с сентября 1939 г. по апрель 1940 г. союзники на суше не вели активных боевых действий, то с моря Германия была жестко блокирована, и это, кстати, было на руку крупному капиталу Франции и Англии. Наконец, поставки кораблей и морского оружия могли в какой-то мере политически привязать Советскую Россию к Германии.

Советский Союз в области военного судостроения и корабельной артиллерии к сентябрю 1939 г. серьезно отставал от Германии. Пятилетний план на 1938—1942 гг. по созданию океанского флота был невыполним для нашей промышленности, особенно с учетом резкого наращивания с сентября 1939 г. производства вооружения для армии и ВВС. В сложившейся ситуации лишь с помощью Германии можно было выполнить программу строительства большого флота. Другой вопрос, что советские представители, дипломаты и военные действовали крайне бестолково по принципу: «шаг вперед, два шага назад». А руководители отечественных судостроительных и артиллерийских КБ так прямо саботировали германско-советское сотрудничество, видя в немцах своих конкурентов и доказывая начальству, что они «на рупь дороже».

Вот, к примеру, немцы предложили СССР 38-см пушки SKC/34. Наши специалисты немедленно направили руко-

водству сравнительную документацию: мол, у нашей 305-мм пушки Б-50 начальная скорость снаряда — 900 м/с, а максимальная дальность стрельбы — 47 км, а у немцев соответственно 820 м/с и 35,6 км. Зачем заниматься низкопоклонством перед фашистами и покупать пушки с заведомо худшими данными? Вот, мол, наш тяжелый крейсер проекта 69 из Б-50 с дистанции 40—47 км возьмет и расстреляет германский линкор, а тот даже ответить не сможет.

Кстати, те же аргументы и сейчас повторяют известные мэтры истории судостроения А.Б. Морин и Н.А. Лясота: «380-мм германские орудия, превосходя наши 305-мм орудия по массе снаряда, уступали им в дальности стрельбы, скорострельности и огневой производительности (суммарной массе снарядов при одновременной стрельбе всех орудий главного калибра в минуту) — 11 000 кг против 13 700 кг»*.

Причем все цифры этих пассажей верные, а вот в целом утверждение, что германские пушки хуже, представляет собой шулерскую подтасовку фактов. Пардон, мягче не скажешь, более точное определение сказанного непечатно.

Действительно, табличная дальность стрельбы у SKC/34 составляла 35,6 км, а расчетная дальность стрельбы Б-50 — 47 км. Но зато проектный вес снаряда у Б-50 — 470 кг, а у немецкой пушки — 800 кг, т.е. почти в два раза больше. И спросить бы господ Морина и Лясоту, как мог в 1941—1945 гг. корабль стрелять по другому кораблю на дистанции 47 км? Для морского боя 35 км было более чем достаточно. А вдруг надо будет пострелять по берегу, по наземным площадным целям? Так в этом случае германские 38-см пушки SKC/34 стреляли более легкими (495 кг) снарядами с начальной скоростью 1050 м/с на дальность 55,7 км. А к концу войны для этих пушек был создан и испытан 510-кг активно-реактивный снаряд с дальностью 68 км.

Как мы уже знаем, к 22 июня 1941 г. для тяжелых крейсеров проекта 82 имелись только деревянные башни МК-15 с деревянными 305-мм пушками Б-50.

У немцев же на линкоре «Бисмарк» башни были отнюдь не деревянные. 24 мая 1941 г. в Датском проливе между Исландией и Гренландией «Бисмарк» встретил английскую

* Гангут. Вып. 17. СПб. 1998. С. 70.

эскадру, в составе которой были линкор «Принц Уэльский» (десять 356-мм пушек) и линейный крейсер «Худ» (восемь 381-мм пушек). В 5 ч 53 мин восемь 38-см пушек «Бисмарка» открыли огонь с дистанции 24 км. Всего через 7 минут боя «Худ» взлетел на воздух, а «Принц Уэльский» получил четыре попадания, в том числе в центральный пост и носовую башню. Англичане поставили дымовую завесу и стали уходить. «Бисмарк» получил лишь два попадания, не причинивших ему особых повреждений. Риторический вопрос: нужны ли были нам 38-см пушки SKC/34 и германские системы управления огнем?

Кстати, немцы в начале 1940 г. предложили нам купить технический проект линкора «Бисмарк» и «эсминца 1936 года». Замечу, что по проекту 1936 г. были построены и в 1940—1941 гг. вступили в строй германские эсминцы Z-25 — Z-30. Первоначально они были вооружены четырьмя 15-см пушками TbtS KC/36, специально созданными для вооружения эсминцев. Первые четыре пушки TbtS KC/36 в апреле 1938 г. прошли испытания на эсминце проекта 1934 года Z-8 «Бруно Ханемон». Замечу, что ни тогда, ни позже ни одна страна мира не имела эсминцев с артиллерией калибра свыше 130 мм.

За свои проекты немцы потребовали довольно приличные суммы. Так, проект «Бисмарка» ими был оценен в 40 млн рейхсмарок. Советская сторона решила действовать совсем уж «местечковыми» методами: документацию смотрели в течение нескольких дней, надо полагать, скопировали, а затем сказали, что нам она без надобности.

2 сентября 1940 г. зав. сектором Министерства иностранных дел Германии К. Шнурре заявил наркому внешней торговли А.И. Микояну: «Отказ советской стороны от покупки проекта линкора «Бисмарк» и проекта эсминца с 15-см артиллерией вызвал в Берлине большой шум. Германская сторона предоставила советской стороне возможность подробно ознакомиться и вникнуть во все тайны производства военных кораблей типа «Бисмарк». По поводу покупки проекта линкора разговоры шли в течение нескольких месяцев, и после всего этого был заявлен отказ ввиду высокой цены, хотя цена была известна советской стороне давно».

«ОКМ», — продолжал Шнурре, — поручило ему специально обратить внимание советской стороны на то неприятное впечатление, которое осталось после отказа советской стороны от покупки проекта линкора «Бисмарк»... В последующем германской стороне придется пересмотреть метод ведения переговоров, учитывая происшедший факт с проектом линкора «Бисмарк» [56. Кн. первая. С. 213].

Есть сведения, что немцы давали нам «поглядеть» и проект непостроенного линкора «Н», вооруженного восемью 40-см пушками SKC/34. Но конкретных документов о передаче этого проекта автором не найдено. Достоверно известно о передаче проекта германской 406-мм трехорудийной башни.

В феврале 1940 г. в ходе визита в Германию советской «хозяйственной комиссии» во главе с наркомом И.Т. Тевосяном представители фирмы Круппа предложили продать нам 38-см пушки SKC/34 и башни Drh LC/34, так как у немцев остались свободные башни и пушки после аннулирования заказа на строительство линейных крейсеров «О», «Р» и «Q».

По личному указанию И.В. Сталина группе специалистов наркоматов ВМФ и судостроительной промышленности поручили срочно рассмотреть вопрос о технической возможности установки германских 38-см двухорудийных башенных установок и приборов управления стрельбой для них на крейсера проекта 69 по предварительным данным фирм «Крупп» и «Сименс». Доклад Сталину, Молотову и Микояну о перевооружении тяжелых крейсеров проекта 69 германскими 38-см башнями наркомы Н.Г. Кузнецов и И.Т. Тевосян представили 17 апреля 1940 г.

Советские крейсера с 38-см германскими пушками получили название «проект 68И», где буква «И» означала «иностранный».

Согласно директиве наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова для оценки боевых возможностей крейсеров проекта 69 при установке на них 38-см германских башен главного калибра (проект 69И) в Военно-морской академии в мае 1940 г. провели две тактические игры. В качестве противника крейсера проекта 69И взяли линейные крейсера типа «Шарнхорст» и

* Верховное командование германских вооруженных сил.

«Дюнкерк» (французский, вооруженный двумя — четырьмя 305-мм пушками).

Результаты этих игр показали, что замена 305-мм орудий установок МК-15 германскими 38-см орудиями, даже при меньшем их количестве, качественно повышает мощь артиллерийского вооружения наших тяжелых крейсеров. Броня кораблей противника при этом пробивалась более крупными снарядами, одновременно исключались невыгодные для крейсеров проекта 69 дистанции боя (105—170 кабельтовых, т.е. 19,5—31,5 км). Меньшее количество попаданий таких снарядов компенсировалось их большим разрушительным действием с увеличением зоны поражения за броней. Корабль проекта 69, оставаясь тяжелым крейсером по бронированию, по главному калибру артиллерийского вооружения и скорости хода соответствовал бы линкору.

10 июля 1940 г. нарком Н.Г. Кузнецов утвердил тактико-техническое задание на перевооружение тяжелого крейсера проекта 69 германскими 38-см башнями и ПУС главного калибра. В ЦКБ-17 (до 1937 г. ЦКБС-1) был разработан эскизный проект 69И и в октябре 1940 г. представлен на рассмотрение наркомов И.И. Носенко и Н.Г. Кузнецова.

С немцами были подписаны несколько соглашений на поставку 38-см башен. Первое из них датировано 11 февраля 1940 г. Проект второго соглашения был отправлен Сталину 12 июня 1940 г., там имелся список заказов ВМФ, реализуемых по линии Наркомата внешней торговли. В этом списке фигурировали:

380-мм двухорудийные корабельные башни — 6;

проект 406-мм трехорудийной корабельной башни. Чертежи — 1;

149,1-мм трехорудийные корабельные башни — 4;

105-мм двухорудийная щитовая корабельная стабилизированная система — 14;

88-мм антикоррозийная пушка — 1;

дальномер с базой 1 м — 10;

прибор для измерения диаметра гладких каналов — 5;

многолезцовая нарезательная головка для орудий 406-мм — 1;

8-м перископы для подводных лодок — 3;

перископы для подводных лодок с неподвижным окуляром — 1;

комбинированные прожекторные установки 90 или 120 см с прожекторными преобразователями — 15.

Окончательный договор на поставку 38-см башен был подписан с фирмой «Крупп» в Москве 30 ноября 1940 г. Крупп должен был поставить 6 башен с восемнадцатью 38-см пушками с боекомплектом, на общую сумму 122,76 млн рейхсмарок, из которых 37,76 млн рейхсмарок приходилось на боекомплект. Также предусматривалась в период действия договора дополнительная поставка запчастей за отдельную плату, шефмонтаж тоже оплачивался отдельно.

Сроки готовности башен к отправке в СССР определялись следующие: I башня — с 5 октября 1941 г. по 28 февраля 1942 г.; II башня — с 5 декабря 1941 г. по 31 марта 1942 г.; III башня — с 5 февраля по 30 апреля 1942 г.; IV башня — с 5 мая по 30 ноября 1942 г.; V башня — с 5 августа по 31 декабря 1942 г.; VI башня — с 5 ноября 1942 г. по 28 марта 1943 г. Боезапас должен был поставляться двумя партиями: I июля 1942 г. и 1 февраля 1943 г.

Боекомплект включал 480 выстрелов на ствол. В боекомплект входили бронебойные, полубронебойные, фугасные и практические снаряды, комплектные (с полузарядом в гильзе и без гильзы) боевые заряды, заряды для практических снарядов и согревательных выстрелов, а также 127-мм боезапас для учебных стволов.

Осенью 1940 г. немцы доставили в СССР для испытаний 38-см пушку SKC/34 № 67/1994. В ноябре начались ее испытания на НИМАПе. Башни же в СССР по понятным причинам не попали.

В нашей военно-исторической литературе с легкой руки ряда именитых авторов бытует мнение, что немцы умышленно затягивали поставку оборудования и артиллерии для наших строившихся кораблей. Такие суждения справедливы только для последних предвоенных недель весны 1941 г. В остальное время немцы аккуратно выполняли все заказы, а отдельные задержки носили не политический, а технический характер. Стоит вспомнить, что и в 1904—1905 гг., и в пред-

военные годы с 1908 до июля 1914 г. Германия исправно поставляла в Россию первоклассные образцы военной техники.

А что касается поставок техники в 1939 — начале 1941 г., то наши титулованные историки и судостроители, обвинявшие немцев в саботаже, выгораживают себя и своих коллег, которые по дурости или из корыстных побуждений всеми силами зажимали германо-советское морское сотрудничество.

Вот характерный факт: 14—15 марта 1939 г. вермахт оккупировал не занятую еще в 1938 г. территорию Чехословакии. Тем не менее заводы «Шкода», оказавшись под германским контролем, продолжали выполнять большие военные заказы для СССР, и, заметим, это еще до подписания пакта Молотова — Риббентропа.

Например, фирма «Шкода» предъявила на заводские испытания качающиеся части 210-мм пушки и 305-мм гаубицы вместо июня по плану в октябре 1939 г. Испытания проводились в Словакии в присутствии советской приемной комиссии под председательством И.И. Иванова. Заводские испытания 210-мм пушки были закончены 20 ноября 1939 г., а 305-мм гаубицы — 22 декабря 1939 г.*

Немцы в 1939—1940 гг. не только испытали и передали нам опытные образцы сверхмощных 210-мм пушки и 305-мм гаубицы на едином лафете, но и помогли организовать их серийное производство (под индексами Бр-17 и Бр-18) на заводе «Баррикады». Для этого были поставлены полуфабрикаты на несколько орудий и полный комплект рабочих чертежей.

Странная получается картина. Немцы до подписания пакта поставляли первоклассную технику для РККА, а вот поставку для нашего флота почему-то саботировали? Хотя как раз наши сухопутные войска представляли наибольшую угрозу вермахту, а наш флот в плане «Барбаросса» фактически игнорировался.

* Подробнее см.: *Широкопад А.Б.* Энциклопедия отечественной артиллерии. С. 768.

Ларчик открывался просто: наши деятели из Наркоматов ВМФ и судостроения просто поздно спохватились.

Но вернемся к «нашим баранам», т.е. к тяжелым крейсерам проекта 69. Если с артиллерией главного калибра вопрос был решен, то работы по строительству самих крейсеров шли с отставанием от графика. Спуск «Кронштадта» и «Севастополя» по плану должен был состояться в III квартале 1942 г., но готовность их к 22 июня 1941 г. не превышала 12%.

Наряду с тяжелыми крейсерами Программой океанского флота предусматривалось и строительство легких крейсеров, проектирование которых осенью 1937 г. было поручено ЦКБ-17. В марте 1938 г. ЦКБ-17 представило эскизный проект 68 в Наркомат ВМФ.

29 июня 1938 г. вышло постановление Комитета обороны, где говорилось: «...утвердить эскизный проект легкого крейсера, разработанный ЦКБ-17 НКОП со следующими основными тактико-техническими элементами: 12 — 152-мм, 8 — 100-мм орудий, 12 — 37-мм автоматов, 2 трехтрубных торпедных аппарата, 2 самолета (1 катапульта); бронирование: 100 мм борта и траверзов, 50 мм — палубы, 150 мм — стенок боевой рубки; водоизмещение (стандартное) — 10 000 т, скорость полного хода — 34—34,5 уз., дальность плавания полным ходом — 400 миль, экономическим — 4500 миль».

Согласно окончательному техническому проекту, стандартное водоизмещение крейсеров проекта 68 должно было составить 10 620 т, полное — 13 420 т, а скорость хода — 33,5 узла.

Бронирование крейсеров проекта 68 по сравнению с крейсерами проекта 26 было усилено: борт в районе цитадели имел толщину брони 100 вместо 70 мм на проекте 26бис, траверзы бортовой брони носовой — 120 мм, кормовой — 100 мм вместо 70 мм; противопульной 10-мм броней защищалась походная рубка; барбетов главной артиллерии имели броню 130 мм вместо 70 мм и т.д.

Расчеты показали, что принятое бронирование обеспечивало кораблям проекта 68 по сравнению с кораблями проекта 26бис более благоприятные зоны «свободного маневрирования» под артиллерийским огнем противника, в пре-

делах которых бронебойные снаряды, встречаясь под малым углом с броней палубы или борта, ricochetируют, не пробивая ее. Результаты расчетов приведены в табл. 1.

Таблица 1

**Зависимость эффективного действия снарядов
от дальности стрельбы**

Калибр бронебойных снарядов противника, мм	Зоны свободного маневрирования, кабельтовых	
	проект 26бис	проект 68
152	97—122 (25)	67—128 (61)
203	0	114—130 (16)

Главный калибр крейсера был представлен девятью 152/57-мм* пушками Б-38 в трех башнях МК-5. Универсальная артиллерия состояла из четырех двухорудийных 100-мм установок Б-54. Баллистика и боеприпасы у Б-54 полностью совпадали со штатной 100-мм установкой Б-24. Б-54, как и все проектировавшиеся отечественные 100-мм артустановки, не была стабилизирована**.

Качающаяся часть Б-54 на полигонном станке Б-47 с 21 февраля по 31 марта 1941 г. была испытана стрельбой на НИМАПе. Башенная артустановка Б-54 прошла заводские испытания без стрельбы на заводе «Большевик» с 19 апреля по 19 июня 1941 г.

Ахиллесовой пятой наших 100-мм зенитных установок были приводы наведения, как универсальный регулятор скорости (УРС) Дженни, так и ССП. К началу войны нашим конструкторам не удалось добиться удовлетворительной работы этих приводов, и всю войну наши зенитные пушки калибра 85—100 мм наводились только вручную. Проблему удалось решить лишь через несколько лет после войны. Для сравнения скажу, что во всех ведущих флотах мира — Германии, Англии, США и других — в 1939—1945 гг. универ-

* Длина канала — 57 клб, а полная — 58,6 клб.

** Стабилизация предусматривалась лишь на 100-мм двухорудийных установках МЗ-14, предназначенных для линкоров проекта 23, но к 22 июня 1941 г. не было создано ни одного ее опытного образца.

сальные установки калибра 88—127 мм имели электрические или электрогидравлические приводы.

Переходя к зенитным автоматам крейсеров проекта 68, несколько слов стоит сказать об истории советских зенитных автоматов в целом. В годы Гражданской войны на кораблях красных флотов и флотилий имелось несколько десятков 40-мм автоматов Виккерса английского производства и 37-мм автоматов Максима, выпущенных Обуховским заводом в 1918—1919 гг. Затем почти на 20 лет наш флот, как, впрочем, и армия, остались без зенитных автоматов. ПВО кораблей и частей РККА должны были осуществлять 76-мм зенитные полуавтоматические пушки и счетверенные 7,62-мм установки с пулеметами Максима*. Что же произошло?

Дело в том, что в конце 1920-х гг. производство всех зенитных автоматов было сосредоточено на заводе № 8 им. Калинина, расположенном в подмосковной деревне Подлипки. Завод № 8, в отличие от «Большевика» (бывшего Обуховского), Тульского оружейного и Ковровского заводов, никогда раньше автоматическим оружием не занимался. В результате почти 15 лет бракоделы завода № 8 губили отечественные и импортные автоматы.

Так, 28 августа 1930 г. с германской фирмой «Рейнметалл» (через подставную контору БЮТАСТ) было заключено соглашение, по которому в числе других артсистем в СССР были поставлены автоматические 20-мм и 37-мм пушки, которые позже у немцев получили названия 2-см Flak 30 и 3,7-см Flak 18. Немцы поставили не только опытные образцы, но и полуфабрикаты на несколько пушек и полный комплект рабочих чертежей. Все это досталось заводу им. Калинина. Завод выпустил около двухсот 20-мм и 37-мм пушек обр. 1930 г. (их заводские индексы соответственно 2К и 4К), но вот военпред большинство из них принять не захотел. Сколько ни тужились «пушкар» из Подлипок, добиться безотказного ведения автоматического огня у рейнметалловских пушек им не удалось.

Лишь в конце 1937 — в 1938 г. заводу им. Калинина на базе 40-мм автоматической пушки «Бофорс» удалось создать два автомата — 37-мм 61К и 45-мм 49К.

* Кроме того, по самолетам во флоте могли стрелять и 45-мм полуавтоматические пушки, но проку от них было мало.

На испытаниях 45-мм пушки показали себя лучше, чем 37-мм, и в 1939 г. пушка 49К была официально принята на вооружение под названием «45-мм автоматическая зенитная пушка обр. 1939 г.». На 1940 г. завод № 8 получил заказ на 190 пушек 49К. Однако во второй половине 1940 г. было принято окончательное решение о вооружении РККА зенитными автоматами калибра 37 и 25 мм, и работы над 45-мм автоматическими пушками прекратились.

Переход с калибра 45 мм на 37 мм армейское начальство мотивировало большей стоимостью снарядов, и они были правы. Но вслед за армией и наши адмиралы, как обезьяны, повторили переход с 45-мм на 37-мм автоматы.

Со времен Петра Великого развитие корабельной артиллерии шло независимо от полевой артиллерии. И до 1917 г. никому не приходило в голову унифицировать полевые пушки с корабельными. А вот в 1930—1940-х гг. наше военное руководство решило, что на кораблях должны стоять исключительно зенитные автоматы, спроектированные для ПВО сухопутных войск. Элементарная логика говорит, что к этим орудиям предъявляются разные требования, зачастую диаметрально противоположные.

Ну, например, и на флоте стараются уменьшить весогабаритные характеристики зенитных автоматов, но эти ограничения не являются критическими, как в полевых войсках. Понятно, что никто не собирается катать по палубе силами расчета зенитный автомат, как это постоянно делают в полевых войсках. В свою очередь, не имея чисто весовых ограничений, можно увеличить калибр морских автоматов до 45, 57 и 76 мм, тем более что перед морскими автоматами часто ставятся задачи, не свойственные полевым орудиям, например борьба с низколетящими торпедоносцами, с торпедными катерами и т.д.

Здравый смысл диктует разницу почти в любых деталях корабельных и полевых автоматов. Питание у полевых автоматов 1930—1940-х гг. предпочтительно обойменное, а у морских — ленточное. Охлаждение у полевых автоматов — единственный вариант — воздушное, так как, с одной стороны, вокруг может не оказаться воды, а с другой — случай непрерывной многочасовой бомбежки стрелкового полка

сотнями самолетов весьма маловероятен. А на море такая бомбежка крейсера, линкора или даже эсминца часто имела место в годы войны (известны сотни таких случаев, от линкора «Ямато» до лидера «Ташкент»). Поэтому оптимальный вариант охлаждения — это непрерывное охлаждение ствола автомата морской забортной водой.

Что касается приводов наведения, то введение в 1930—1940-х гг. электрических (гидравлических) приводов наведения в полевых зенитных автоматических установках порождало больше минусов, чем плюсов, а на корабле оптимальным вариантом было автоматическое наведение всех зенитных автоматов с центрального поста.

Наконец, стоимость зенитных автоматов и боеприпасов играет очень важную роль для полевых автоматов. Понятно, что когда речь идет о производстве 10—20 тысяч полевых автоматов и миллионов патронов, то следует считать каждую копейку. Но выбирать подешевле 20—40 автоматов для вооружения линкора или крейсера мог только дурак или вредитель.

Так или иначе, наши корабли получили именно автоматы, проектировавшиеся для сухопутных войск.

На базе 37-мм армейского автомата 61К КБ завода № 8 в 1938 г. была спроектирована 37-мм палубная установка 70К с воздушным охлаждением. Корабельные испытания ее провели в 1940 г. на Черном море, и в том же году установку 70К приняли на вооружение.

Как и ее прототип 61К, эта установка имела целый ряд неустранимых недостатков*.

* Недостатком схемы устройства автомата 61К была большая потеря времени в цикле в результате последовательности работы основных механизмов, а именно: накат ствола — досылка патрона — закрывание затвора. Соотношение между временем цикла откат — накат ствола и временем работы всех механизмов автомата равно 1:2, что было существенным недостатком системы. Сравнительно свободное движение патрона в приемнике приводило к перекосам их в магазине и задержкам. Неправильно вложенная обойма с патронами в магазин вызывала движение патронов в приемнике с перекосом. Этому способствовало то положение, что обойму требовалось вставить в приемник, постоянно качающийся вместе с качающейся частью. По приемнику патрон двигался вместе с обоймой, а затем освобождался и двигался са-

Установка 70К начала поступать во флот в 1940 г. и, несмотря на все свои недостатки, была единственным корабельным автоматом нашего флота, если не считать автоматов, полученных по ленд-лизу, и нескольких десятков мало-серийных отечественных автоматов калибра 23—25 мм.

Специально для крейсеров проекта 68 на заводе им. Калинина спроектировали 37-мм спаренную установку 66К, технический проект которой был утвержден 4 августа 1939 г. Замечу, что еще раньше для тех же крейсеров была создана 45-мм спаренная установка 62К. Первый опытный образец установки ее был закончен заводом № 8 в конце 1938 г., а в январе—феврале 1939 г. он прошел заводские испытания на Софринском полигоне. С 22 марта по 28 апреля 1939 г. установка 62К прошла полигонные испытания на НИМАПе. Однако работы по ней были прекращены в связи с переходом флота на калибр 37 мм.

37-мм установка 66К имела две качающиеся части от автомата 70К, но с водяным охлаждением по схеме «Бофорс». Приводы наведения установки работали от УРС Дженни № 2,5.

Полигонные испытания опытного образца 37-мм башенной установки 66К прошли на НИМАПе с 1 апреля по 5 мая 1941 г. В ходе испытаний была проверена взаимозаменяемость стволов от установок 66К и 46К. Скорость замены ствола с кожухом составляла 6—7 минут. Практическая скорострельность должна была быть 160—180 выстр./мин, но из-за перерывов в подаче боеприпасов элеваторами она не превышала 145 выстр./мин. Полигонные испытания установка 66К выдержала, но с началом войны работы над ней были прекращены.

Основной проблемой для 66К была неудовлетворительная работа электрогидравлических приводов. Поэтому 7 февраля 1940 г. Артиллерийский научно-исследовательский

мостоятельно. Обычно обойма отделялась без особых усилий и выходила свободно, но в случае задержки обоймы в движении она удерживала и патрон, что приводило к перекосу и задержкам в стрельбе. Недостатком схемы являлся большой путь движения патрона по инерции при посылке, а также движение экстрагируемой гильзы по инерции на всем ее пути. Кроме того, нельзя считать удачным ударное выбрасывание гильзы и т.д.

морской институт (АНИМИ) выдал тактико-техническое задание на проектирование 37-мм спаренной автоматической палубной установки на базе автомата 70К. В том же году конструкторами завода № 4 был разработан технический проект установки В-11.

Принципиальным отличием В-11 от 66К было отсутствие электрогидравлических приводов наведения. И вертикальное, и горизонтальное наведение установки производилось вручную. Кроме того, В-11 была стабилизирована по одной оси (по углу крена), причем эта стабилизация производилась вручную. Забегая вперед, скажу, что на кораблях стабилизаторы были почти всегда выключены («заштырены»).

Главным крейсером проекта 68 считался «Чапаев». Он был заложен 8 октября 1939 г. в Ленинграде на заводе № 189. Но фактически первым 31 августа 1939 г. на том же заводе был заложен крейсер «Валерий Чкалов». 31 октября 1939 г. в Ленинграде на заводе им. Марти (№ 194) заложили крейсер «Железняков».

29 и 31 августа 1939 г. в Николаеве заложили крейсера «Фрунзе» (на заводе № 198) и «Куйбышев» (на заводе № 200). «Фрунзе» был спущен на воду 30 декабря 1940 г., а «Куйбышев» — 31 января 1941 г. Буквально через несколько часов на освободившихся стапелях были заложены крейсера «Орджоникидзе» и «Свердлов»*.

Поскольку ситуация с артиллерией для крейсеров проекта 68, мягко выражаясь, оставляла желать лучшего, советское руководство решило закупить артиллерию для первого заложенного крейсера «Валерий Чкалов» в Германии.

В начале 1940 г. немцы предложили продать для крейсеров типа «Чапаев» трехорудийные башенные установки Drh LC/25 фирмы «Рейнметалл» с 15-см пушками SKC/25. Пушки стреляли снарядами весом 45,5 кг с начальной скоростью 960 м/с на дальность до 25,7 км. Скорострельность

* Согласно плану, во второй половине 1941 г. на заводах №№ 189, 194 (Ленинград) и 199 (Комсомольск-на-Амуре) предполагалось заложить еще 4 крейсера типа «Чапаев», которым присвоили названия «Ленин», «Дзержинский», «Лазо» и «Аврора». Стоимость одного крейсера типа «Чапаев» на 1939 г. составляла 150 млн руб., а в 1949 г. — от 354,7 млн руб. («Железняков») до 377,9 млн руб. («Фрунзе»).

составляла 8 выстр./мин на ствол. Трехорудийные установки Drh LC/25 имелись на германских легких крейсерах «Лейпциг» и «Нюрнберг».

А в качестве универсальных орудий немцы предложили 10,5-см универсальные щитовые установки с пушками SKC/33. Пушки стреляли 15,1-кг снарядами с начальной скоростью 900 м/с. Дальность стрельбы составляла 17,7 км, а потолок при угле возвышения 80° — 12,5 км.

Замечу, что все германские корабельные орудия для крейсеров проектов 69И и 68И имели клиновые затворы и раздельно-гильзовое зарядание, а все советские орудия калибра 305—130 мм — поршневые затворы и картузное зарядание. Германская установка 10,5-см орудий имела устройство стабилизации при стрельбе.

Советская сторона решила закупить комплект вооружения для одного крейсера проекта 68, т.е. четыре 15-см и четыре 10,5-см башни вместе с ПУС. Крейсер «Валерий Чкалов» было решено достраивать по проекту 68И. Кроме германских башен главного и универсального калибров, на «Чкалове» должны были установить германские ПУС с тремя дальномерами с базой 10,5 м в носовом командно-дальномерном посту и на крышах II и III башен, и два дальмера с базой 7 м — на крыше боевой рубки и кормовом командно-дальномерном посту.

Но до начала Великой Отечественной войны немцы так и не поставили в СССР 15-см и 10,5-см башенные установки для крейсера «Чкалов», и он, как и другие крейсера типа «Чапаев», был достроен по проекту 68.

Однако на базе германской 10,5-см стабилизированной установки в ЦАКБ в 1943 г. был разработан проект первой отечественной стабилизированной 100-мм спаренной установки С-44. В конце 1945 г. работы по С-44 были переданы отколовшейся от ЦАКБ ленинградской группе, которая с 1948 г. стала именоваться ЦКБ-34. Там установку переименовали в СМ-5.

В сентябре 1939 г. советская сторона предложила Германии продать два строившихся на плаву тяжелых крейсера «Зейдлиц» и «Лютцов», а также техническую документацию для строительства двух кораблей этого типа на отечествен-

ных верфях и получить техническую помощь специалистами и оборудованием со стороны судостроительной промышленности Германии.

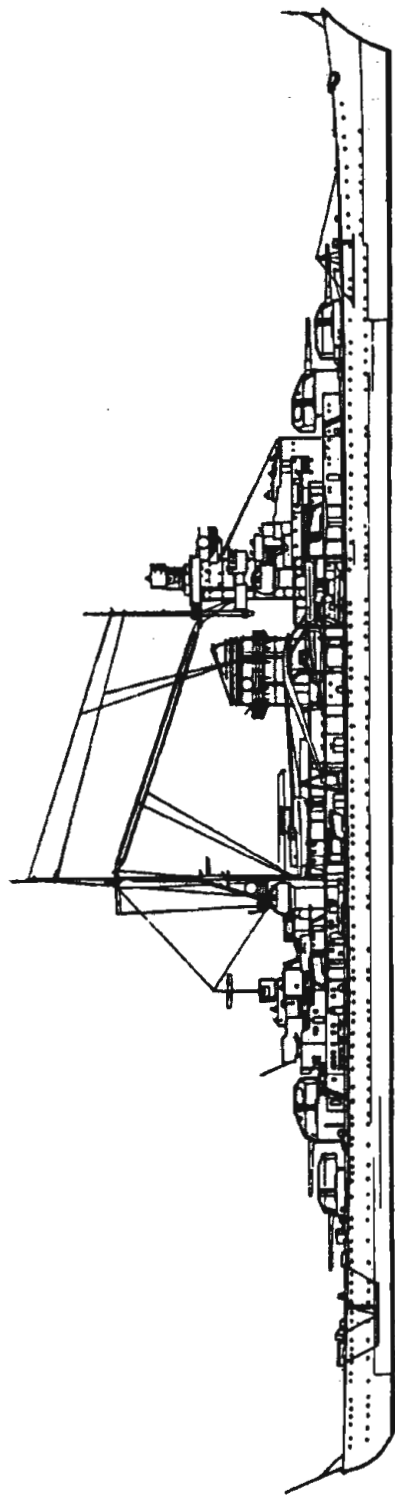
В рамках соглашения о товарообмене, заключенного СССР и Германией 19 сентября 1939 г., последняя согласилась в счет ответных поставок продовольствия и промышленного сырья продать только один тяжелый крейсер — «Лютцов». Решение о его покупке было принято без согласования с Наркоматом, по личной инициативе И.В. Сталина.

В декабре 1939 г. советская делегация, возглавляемая наркомом судостроительной промышленности И.Т. Тевосяном, выехала в Германию для решения вопросов по закупке крейсера.

«Лютцов» был заложен на верфи «АГ Везер» в Бремене в 1937 г., 1 июля 1939 г. спущен на воду и достраивался на плаву. Ко времени передачи его Советскому Союзу были установлены все башни главного калибра (причем башня № I была с орудиями), также были установлены валы, винты, машины, оборудование и остальное вооружение. Для завершения строительства Германия обязалась к маю 1941 г. поставить все недостающие системы и боекомплект и оказать помощь специалистами. Закупочная стоимость крейсера составляла 116 млн руб. по курсу того времени (10 655 млн рейхсмарок).

31 мая 1940 г. германские буксиры привели корпус крейсера в Ленинград. Достройка корабля велась на Балтийском заводе (№ 189). Техническое руководство достройкой осуществлял «штаб особого назначения», как именовали в немецких документах группу германских специалистов, насчитывавшую около ста человек. Возглавлял «штаб» военноморской атташе Германии в СССР фон Баумбах. В советских же документах этот «штаб» назывался «Бюро Л».

Управление кораблестроения Наркомата ВМФ считало «Лютцов» «весьма ценным приобретением», представляющим большой интерес в отношении конструкции корпуса (целиком сварной, за исключением бортовой брони), системы бронирования (развал бортов), машинно-котельной установки (котлы системы «Вагнер-Дешимаг», 450-С, 58 кгс/см²) и успокоителей качки системы Фрама.



Тяжелый крейсер «Лютов». Проектный вид

Особый интерес вызвало вооружение крейсера. Главный калибр был представлен восемью 20,3-см пушками SKC/34 в четырех башнях Dth LC/34. Пушки стреляли 122-кг снарядами с начальной скоростью 925 м/с на дальность до 33,5 км.

Универсальная артиллерия была представлена двенадцатью 10,5-см пушками SKC/33 в шести стабилизированных установках LC/31. Кроме того, имелись восемь спаренных 3,7-см и восемь 2-см зенитных автоматов.

Авиационное вооружение включало катапульту и три гидросамолета «Арадо-196».

2 июня 1940 г. от наркома ВМФ Кузнецова поступило предложение назвать крейсер «Выборгом», но принято оно не было, и 2 октября 1940 г. крейсеру присвоили название «Петропавловск». Причем «Петропавловск» был назван не легким крейсером, как «Киров», и не тяжелым крейсером, как проект 69, а просто крейсером проекта 83.

До конца 1940 г. достройка крейсера шла удовлетворительно, но с января 1941 г. германские власти начали тормозить и срывать поставки оборудования и механизмов. В апреле—мае поставки оживились, но шли некомплектно, что препятствовало завершению работ на отдельных агрегатах и постах. В частности, в отчете по вооружению, выпущенному в мае 1941 г., указывалось: «Вследствие отсутствия стволов и качающихся частей, начиная с мая, завод может производить работы только побочного характера, не связанные с отсутствующими деталями». К середине июня поставки из Германии практически прекратились.

Из артиллерийского вооружения к июню 1941 г. были поставлены в полном комплекте две башни главного калибра, часть мелкокалиберных зенитных автоматов и боекомплект к ним. Для ввода в строй комплектных башен главного калибра потребовалось вложить очень много труда, и в 1941 г. они были оснащены только вспомогательными механизмами, главные механизмы удалось ввести в строй только в 1943 г.

В мае—июне 1941 г. под разными предлогами начали уезжать в Германию немецкие специалисты, руководившие достроечными работами. В июне 1941 г. фон Баумбах последним пересек границу за несколько часов до начала войны.

Линкоры и крейсера в Великой Отечественной войне

К началу Великой Отечественной войны в составе нашего флота было 3 старых линкора типа «Севастополь»: «Октябрьская революция» (до 27 июня 1925 г. «Гангут»), «Марат» и «Парижская Коммуна» (с 31 мая 1943 г. «Севастополь»), 7 крейсеров, 2 учебных крейсера и 59 эсминцев.

В числе крейсеров были четыре новых крейсера, из которых «Киров» и «Ворошилов» построены по проекту 26, а «Максим Горький» и «Молотов» — по проекту 26бис. Старые крейсера типа «Светлана» имели разнотипное вооружение. Так, крейсер «Красный Кавказ» (до 14 декабря 1926 г. «Адмирал Лазарев») был вооружен четырьмя 180/60-мм орудиями главного калибра, а крейсера «Красный Крым» (до 5 февраля 1925 г. «Светлана») и «Червона Украина» (до 26 декабря 1922 г. «Адмирал Нахимов») — пятнадцатью 130/55-мм орудиями. Учебные крейсера «Аврора» и «Коминтерн» (первоначальное название «Кагул») были вооружены соответственно девятью и восемью 130/55-мм пушками.

В ходе войны советским линкорам и крейсерам ни разу не пришлось стрелять по вражеским кораблям, т.е. выполнять свою основную задачу. Даже эсминцам в 1941—1945 гг. удалось три раза применить торпедное оружие и шесть-семь раз — артиллерию. В результате ими не было потоплено ни одного корабля, и ни одна торпеда не попала в цель.

Формально с точки зрения западных морских доктрин роль советских крупных кораблей была равна нулю. Но именно крупные надводные корабли и береговая артиллерия дали возможность защищать Севастополь почти год и отстоять Ленинград.

Вспомним, как стремительно наступали германские войска летом—осенью 1941 г. и летом 1942 г. А вот под Севастополем и Ленинградом они остановились как вкопанные. В советское время нам талдычили, что де колыбель революции отстояли героические питерские большевики. Сейчас я несколько раз слышал по телевизору, что Ленинград отстояла

местная «интеллигенция». Из сих разглагольствований, видимо, следует, что минские и киевские коммунисты в 1941 г. были не настоящие, а какие-то второсортные, а «интеллигенция» в Париже в 1940 г. оказалась совсем некондиционной.

На самом деле под Ленинградом осенью 1941 г. немцев встретил буквально шквал огня. Стреляли корабли Балтийского флота, береговые батареи и железнодорожные установки.

Стреляло даже то, чему и стрелять вроде бы не положено. Так, 7 сентября 1941 г. из введенных в строй четырех 203-мм орудий открыл огонь недостроенный крейсер «Петропавловск» (бывший германский «Лютцов»). Первые же залпы накрыли наступающие германские войска на дистанции 32 км.

«Петропавловск» не имел хода и вел огонь из Угольной гавани ленинградского Торгового порта. К утру 17 сентября вражеская пехота подошла на расстояние 4 км к кораблю и открыла огонь почти в упор. В середине дня германской полевой артиллерии удалось потопить крейсер, в который попало 73 снаряда крупного и среднего калибра. Тем не менее за 10 дней боев крейсер провел 40 стрельб, израсходовав 676 203-мм снарядов германского производства.

17 сентября 1942 г. крейсер был поднят и отбуксирован к стенке завода № 189. В декабре того же года «Петропавловск» вновь вступил в строй в качестве плавбатареи и был отбуксирован к железной стенке Торгового порта, откуда 30 декабря открыл огонь по германским войскам. На новой позиции корабль был тщательно замаскирован. Во время восстановительных работ с него сняли боевой марс, что обеспечило полное перекрытие крейсера зданиями от наблюдения противника. Третью башню главного калибра завалили бревнами и балками, имитировавшими «разрушенный чердак», на надстройках и специальных ограждающих щитах были нарисованы «окна».

Только в январе 1944 г. в ходе прорыва блокады «Петропавловск» провел 31 стрельбу, выпустив 1036 203-мм снарядов.

23 сентября 1941 г. в носовую часть линкора «Марат», стоявшего в Военной гавани Кронштадта, попала 250-кг авиабомба, в результате чего сдетонировал боезапас башни № 1

главного калибра. Погибли командир корабля и еще 325 членов экипажа. Приняв около 10 тыс. т воды, линкор лег на грунт на глубине около 11 м. Уже на следующий день, 24 сентября, начались откачка воды и ремонт корабля. После взрыва вся артиллерия линкора вышла из строя. 120/50-мм пушки и 76/55-мм установки 81К были демонтированы, 305-мм башни № 3 и № 4 в октябре 1941 г. были введены в строй и 31 октября 1941 г. открыли огонь по противнику. В октябре 1942 г. в строй была введена башня № 2, и 9 ноября 1942 г. эта башня открыла огонь по противнику.

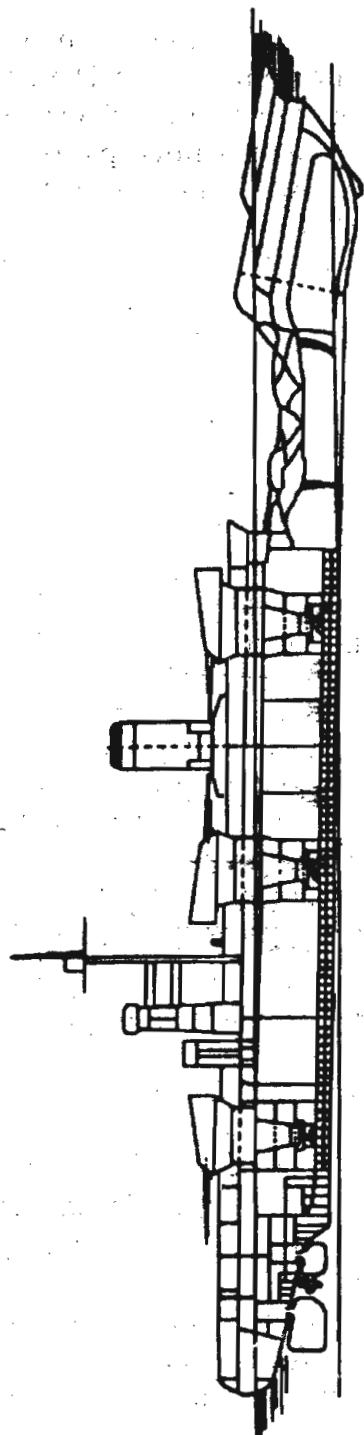
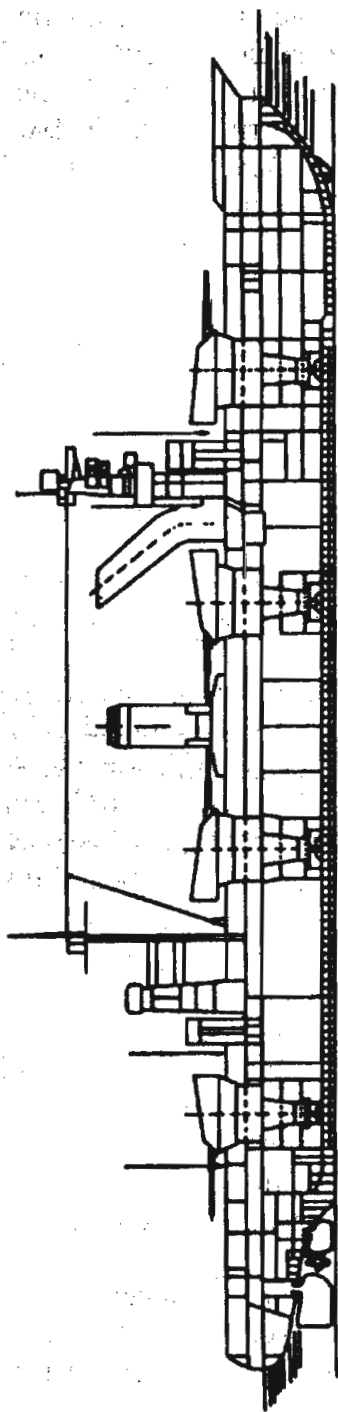
При подходе германских войск к Ленинграду на НИМАПе были сформированы шесть артиллерийских стационарных батарей и зенитная группа, в составе которой были: одна 406-мм пушка Б-37, одно 356/52-мм, два 305-мм, пять 180-мм орудий, одна 152/57-мм пушка Б-38, четыре 130-мм, два 120-мм и другие орудия.

Батареи НИМАПа регулярно вели обстрел германских войск в течение всей осады города. Только опытная 406-мм установка выпустила по противнику 81 снаряд весом 1108 кг.

В 1941—1944 гг. в районе Ленинграда развернулась невиданная в истории войн артиллерийская дуэль между германской сухопутной тяжелой артиллерией и советской морской артиллерией.

Замечу, что о роли артиллерии в битве за Ленинград нет ни одного обстоятельного исследования. Это и понятно, немцам лишний раз не хочется рассказывать всему миру о разрушениях в Эрмитаже, Мариинском театре, Русском музее, Инженерном замке и др. Я уж не говорю о 17 тысячах мирных жителей Ленинграда, ставших жертвами германских артобстрелов. Советской же стороне не выгодно раскрывать подробности артиллерийских дуэлей как из-за малой эффективности действия своей артиллерии, так и из-за того, что дворцы Петергофа и Павловска были разрушены не германской, как у нас продолжают утверждать, а советской артиллерией.

Первые разрывы германских снарядов в черте города Ленинграда были зарегистрированы 4 сентября 1941 г. Осенью германское командование выделило для обстрела три полка с пушками калибра 10,5—15 см, усиленных двумя тяжелыми



Схемы продольного разреза линкора «Марат» до (вверху) и после полученных им 23 сентября 1941 г. повреждений

дивизионами резерва главного командования и отдельными дивизионами железнодорожной артиллерии. Их огневые позиции находились в районе Урицка и поселка Володарский в 8—12 км от переднего края.

Немцы стреляли по городу в основном в дневное время (с 10 до 19 ч). Несколько батарей производили огневой налет, а затем вели методический огонь в течение двух — четырех часов. Такой тактики германское командование придерживалось до конца 1941 г. В сентябре по городу было выпущено 5364 снаряда, в октябре — 7950, в ноябре — 11 230 снарядов. С сентября по декабрь включительно немцы в стрельбах по Ленинграду израсходовали 30 154 снаряда. В отдельные дни немецкие артиллеристы обстреливали город по 18 и более часов подряд. К примеру, 15 сентября Ленинград находился под огнем артиллерии 18 ч 32 мин, 17 сентября — 18 ч 33 мин.

В 1941 г. артиллерийские группировки противника, обстреливавшие Ленинград, располагались западнее, юго-западнее и южнее города, в районах Урицк, Фирское Койрово, Пушкин — Слуцк. Лесные массивы благоприятствовали маскировке артиллерии, а густая разветвленная сеть дорог обеспечивала ее маневренность. С крыш высоких зданий в Урицке и с проходящей неподалеку гряды высот открывался хороший обзор Ленинграда, особенно его южных и юго-западных окраин.

Оценка эффективности действия германской артиллерии по объектам в Ленинграде и Кронштадте представляет собой весьма сложную задачу. Во-первых, этот вопрос был строго засекречен в советское время, и нынешние власти не собираются снимать с него грифы. Во-вторых, зачастую невозможно определить причины разрушения объектов — от артиллерийских снарядов или авиабомб. По официальным советским данным, во время блокады немцы сбросили на Ленинград 5 тыс. фугасных авиабомб и выпустили 150 тыс. артиллерийских снарядов. В итоге в Ленинграде были выведены из строя 840 предприятий, полностью уничтожены 3,2 тыс. каменных домов и повреждены 7,1 тыс. домов.

Замечу, что по вине Тухачевского, Павлуновского и К^о Красная Армия практически не имела дальнобойной артил-

лерии. К началу осады Ленинграда вести огонь на 25 км могла только 152-мм пушка Бр-2, а таких пушек в Красной Армии имелось... 28 штук. Дальность стрельбы других орудий РККА не превышала 20 км. Германские же полевые пушки 15-см К 18 и К 39 стреляли на 25 км, а 17-см К 18 — на 30 км, 21-см К 38 и К 52 — на 33,9 км и т.д. Дальность стрельбы германских железнодорожных установок составляла от 29,5 до 37,8 км.

Таким образом, если бы не контрбатареиная стрельба морских орудий, германская артиллерия попросту бы стерла Ленинград с лица земли за время блокады.

Так, только в 1942 г. береговая и корабельная артиллерия израсходовала на контрбатареиную борьбу 60 440 снарядов калибра от 406 до 100 мм, или 62% всех снарядов, затраченных в боевых стрельбах по содействию войскам Ленинградского фронта. Морская артиллерия в 3153 случаях подавила огонь батарей противника, уничтожила 3 батареи и 48 отдельных орудий.

В 1943 г. немцы выпустили по городу около 80 тыс. снарядов крупного и среднего калибра. В то же время береговая и корабельная артиллерия на контрбатареиную борьбу затратила более 128 тыс. снарядов. В результате были уничтожены 28 батарей и 69 отдельных орудий, в 642 случаях батареи противника вынуждены были прекращать стрельбу.

В январе 1944 г. в ходе прорыва блокады Ленинграда артиллерия Балтийского флота за 14 дней операции провела 1005 стрельб, выпустив по противнику около 23,6 тысяч снарядов калибра 406—100 мм. Из них 33 снаряда калибра 406 мм, 109 — 356-мм, 236 — 305-мм, 89 — 254-мм (из семи 254/45-мм старых береговых пушек Кронштадта), 1036 — 203-мм, 2834 — 180-мм, 2190 — 152-мм и 15 360 — 130-мм снарядов.

В июне 1944 г. в Выборгской операции в ходе прорыва «Линии Маннергейма» войска Ленинградского фронта были поддержаны огнем 12 кораблей (в том числе линкор и 2 крейсера), 25 стационарных и 15 железнодорожных батарей в составе 125 береговых орудий калибра от 406 до 100 мм и 49 корабельных орудий калибра от 305 до 130 мм.

Лишь в первый день операции 9 июня 1944 г. за 13 часов артиллерия флота израсходовала 2176 тяжелых снарядов. В первый день операции разрушались долговременные оборо-

нительные сооружения финнов на всю глубину их первой полосы обороны. Одновременно со стрельбой на разрушение береговая артиллерия (6 стационарных батарей Кронштадта и 13 батарей железнодорожной артиллерии) вела огонь на подавление активно действовавших неприятельских батарей. Позже Маннергейм напишет в своих мемуарах, что гром советских тяжелых орудий был слышен в Хельсинки, на расстоянии 220—270 км.

Под Севастополем, так же как и под Ленинградом, германские дивизии встретил шквал огня береговых батарей и кораблей, находившихся в Севастопольской бухте.

Действия береговых батарей Черноморского флота можно показать на примере 12-дюймовой башенной батареи № 30 (район деревни Любимовка), вооруженной четырьмя 305/52-мм линкоровскими пушками. Батарея расположена у совхоза им. Софьи Перовской на Северной стороне.

Впервые батарея № 30 открыла огонь 30 октября 1941 г. по немецким войскам, двигавшимся со стороны Бахчисарая к Севастополю. Стрельба велась по невидимой цели, поэтому за несколько дней до подхода немцев по указанию командира батареи Г.А. Александера на господствующих высотах были развернуты корректировочные посты. Точное целеуказание позволило с первых же выстрелов поражать колонны немецких войск, двигавшиеся по шоссе, а также железнодорожные составы, разгружавшиеся на станциях Альма и Биюк-Сюрен.

Столь же эффективно действовала и однотипная башенная батарея № 35, находившаяся у мыса Херсонес (командир А.Я. Лещенко). Из-за частой стрельбы на ней с декабря 1941 г. по май 1942 г. была произведена замена тел орудий.

К началу 1942 г. батарея № 30 сделала 1238 выстрелов, и все стволы были полностью расстреляны. Поскольку стволы не имели лейнеров, потребовалась замена стволов целиком. Замену требовалось произвести буквально под огнем противника — фронт проходил на расстоянии 1—2 км от батареи. Личный состав батареи с помощью рабочих Артремзавода Черноморского флота и специалистов с ленинградского завода «Большевик» за 16 дней провел замену 51-тонных стволов без использования кранов. В ночное время от Сева-

стополя к батарее была проведена семикилометровая железнодорожная ветка (она существовала во время строительства батареи, а потом полотно было снято). В ходе транспортировки стволов сошел с рельсов паровоз, но был вручную поставлен на рельсы.

В течение многих месяцев черноморской обороны Севастополя башенные батареи вели огонь по врагу, будучи неуязвимыми для вражеских бомб и снарядов. Замечу, что под Ленинградом 305-мм башенные батареи форта Красная Горка в течение всей осады города оставались в строю, несмотря на все попытки германской артиллерии и авиации уничтожить их.

Весной 1942 г. в ходе подготовки к штурму Севастополя германское командование перебросило в Крым сверхмощные орудия. Наиболее крупными из них были две 42-см мортиры «Гамма» (вес установки 140 т, вес снаряда 1,02 т, дальность стрельбы 14,2 км) и две 60-см самоходные установки «Карл» (вес установки 120 т, стрельба велась тяжелым снарядом в 2,17 т на дальность 4,5 км и легким в 1,7 т на дальность 6,64 км). Кроме того, в район Бахчисарая немцы доставили 80-см пушку «Густав» на железнодорожной установке. У нас ее часто именовали «Дора», но этим именем у немцев называлось не орудие, а артиллерийский дивизион, эксплуатировавший его. Всего боевое применение и охрану 80-см пушки «Густав» обеспечивало свыше 4 тыс. немцев.

Разумеется, основной задачей сверхмощных орудий было уничтожение башенных батарей № 30 и 35. Причем первоначально основной удар наносился по батарее № 30, которая являлась одним из основных узлов обороны Северной стороны города, которую немцы решили взять в первую очередь.

С 5 по 17 июля 1942 г. «Густав» сделал 48 выстрелов по семи целям в Севастополе. Согласно немецким данным, наиболее удачным выстрелом «Густава» было попадание в склад боеприпасов, расположенный в штольне под 27-метровой толщей скального грунта, и прямое попадание в башню батареи № 30.

Несколько десятков снарядов были выпущены и 60-см самоходками «Карл» по батарее № 30. Кстати, тяжелые 60-см

снаряды летели довольно медленно (их скорость у цели составляла около 80 м/с) и были хорошо видны оборонявшимся, которые первоначально принимали их за огромные ракеты. Один из снарядов не разорвался, два снаряда попали в уцелевшую башню, и еще два — в бетонный массив башни. Данные неразорвавшегося снаряда были доложены командованию, которое усомнилось в существовании такого 615-мм боеприпаса. Тогда командир батареи Александер сфотографировал этот снаряд. Снимки были доставлены в Ставку, где явились полной неожиданностью для нашей разведки.

По данным же наших военных, обе башни были сильно повреждены 60-см германскими снарядами (5 и 14 июня 1942 г.). Остальные бетонные сооружения батареи получили лишь незначительные повреждения, и после войны батарея № 30 была восстановлена с заменой двухорудийных башен на трехорудийные, снятые с линкора «Полтава».

Что же касается батареи № 35, то она успешно вела огонь по германским войскам вплоть до середины июня 1942 г., пока не закончились снаряды.

К началу войны немцы вообще не имели боевых кораблей на Черном море, а немногочисленные румынские суда не отваживались вступать в бой с советскими кораблями. Но тут наши горе-адмиралы сыграли с противником «в поддавки».

В 1930-х гг. наш флот усиленно готовился к бою с британским Гранд Флитом на минно-артиллерийской позиции. И вот 22 июня 1941 г. наши адмиралы начали воевать с несуществующим врагом. Замечу, что на Балтике у немцев был флот, но он предназначался для борьбы с британским флотом. По плану же «Барбаросса» в войне с СССР не должны были участвовать даже германские эсминцы, не говоря уж о крейсерах и линкорах. Немцы решили с воздуха заминировать выходы из советских военно-морских баз, а наши адмиралы им в этом помогали со всем старанием. Так, около 10 тыс. мин было нами выставлено в грандиозном минном заграждении, перекрывшем Финский залив. Немцы остались очень довольны, они лишь в нескольких местах дополнили это заграждение, и наш Балтийский флот в 1942—1944 гг. оказался фактически запертым в Кронштадте.

Но если на Балтике можно было хоть теоретически ожидать прихода германских кораблей, то на Черном море в 1941 г. их принципиально быть не могло*. Тем не менее в 1941 г. у Севастополя, Новороссийска и в Керченском проливе было выставлено около 8 тыс. мин. Румыны в 1941 г. у наших портов не появлялись, немцев и итальянцев не было, а вот деятельность наших боевых и транспортных судов серьезно осложнилась. Так, на Черном море до марта 1942 г. на своих минах погибли транспорты «Кола», «Десна», «Ленин», «Крым», «Чапаев» и танкер «Апшерон».

Хуже всего было то, что боевые корабли и транспорты, подходившие к Севастополю, тратили много часов на форсирование своих же минных заграждений, чем нередко пользовалась германская авиация.

Длинный список советских боевых и транспортных судов, погибших в 1941—1944 гг. на своих минах, так ничему и не научил наших адмиралов. К 9 августа 1945 г. японский флот был практически небоеспособен, и с 9 августа по 10 октября 1945 г. ни один японский боевой корабль даже не пытался противостоять советскому флоту на Тихом океане. Но упрямые адмиралы все еще действовали по укоренившемуся шаблону. С началом войны вместо активных десантных операций на Курильские острова и Хоккайдо они приступили к... оборонительным минным постановкам. Всего 9—11 августа корабли Тихоокеанского флота выставили на оборонных минных заграждениях 1788 мин и 170 минных защитников. Планировалось в последующие дни выставить в пять раз больше мин. В 6 ч 10 мин 12 августа командующий флотом приказал прекратить постановку оборонительных минных заграждений.

* Бредовый вариант, представленный нашими адмиралами в ставку, что де итальянцы бросят без поддержки свои войска в Африке, оставят Италию (с Сицилией и Сардинией) на произвол британского флота и пошлют свои корабли в Черное море, а турки с восторгом пропустят их в Дарданеллы, в счет не идет. И если бы это случилось, т.е. дуче и турецкие власти сошли бы с ума, то это стало бы большой удачей для СССР. Исход войны итальянский флот все равно не изменил бы, а вот у нас появились бы достаточные основания для взятия Стамбула осенью 1944 г.

В ходе войны на Черном море линкор «Парижская Коммуна» (31 мая 1943 г. переименованный в «Севастополь») и 5 крейсеров использовались редко и крайне неумело.

Вот, к примеру, 26 июня 1941 г. командование отправило в набег на румынский порт Констанца лидеры «Москва» и «Харьков» (всего десять 130-мм орудий). Причем командование Черноморского флота не рискнуло само решиться на столь рутинную операцию, а запросило наркома ВМФ Кузнецова. Тот сам побоялся решить вопрос и отправил в Главный морской штаб адмирала Исакова за разрешением к Сталину.

Для «прикрытия» двух лидеров к Констанце были отправлены крейсер «Ворошилов» (девять 180-мм орудий) и эсминец «Сообразительный» (четыре 130-мм орудия). От кого они должны были прикрывать лидеры, до сих пор не ясно. «Харьков» и «Москва» были в состоянии вдвоем разнести весь румынский флот.

В ходе обстрела Констанцы наши лидеры попали под обстрел германской 280-мм батареи «Тирпиц» и начали отход. Резонный вопрос: почему нельзя было подключить к обстрелу Констанцы «Ворошилов» и «Сообразительный»? Фугасные 180-мм снаряды крейсера содержали 7 кг взрывчатого вещества, а 130-мм фугасные снаряды эсминца — 3 кг. А главное, дальность стрельбы 180-мм орудий «Ворошилова» превышала дальность стрельбы любых береговых батарей на Черном море — немецких, румынских и даже турецких.

При отходе наши корабли вошли в район патрулирования подводной лодки Щ-206, которую командование Черноморского флота даже не удосужилось предупредить о набеге на Констанцу. В итоге произошла трагедия: Щ-206 торпедировала «Москву» и сама погибла от глубинных бомб эсминца «Сообразительный».

Срок возвращения подводной лодки Щ-206 из похода истек 16 июля 1941 г. Официально было объявлено, что она пропала без вести.

В послевоенное время в ходе контрольного траления района Констанцы были обнаружены корпуса лидера «Москва» и подводной лодки Щ-206. Поднять их было проще просто-

го — так, лидер «Москва» лежал на глубине всего 40 м. Но из Москвы поступил строжайший запрет даже на осмотр остатков кораблей водолазами.

При подходе немцев к Севастополю все крупные корабли были перебазированы в порты Кавказа. Местом постоянного базирования линкора «Парижская Коммуна» стал порт Поти.

26 ноября 1941 г. в 18 ч 40 мин «Парижская Коммуна» и эсминец «Смышленный» вышли из Поти и к середине ночи с 17 на 18 ноября подошли к Севастополю. Корабли, двигаясь по Херсонесской мерной мили, в течение 20 минут (с 0 ч 13 мин до 0 ч 33 мин) 28 ноября выпустили по площади (т.е. по предполагаемым расположениям противника, без корректировки огня) 100 — 305-мм, 299 — 120-мм и 120 — 130-мм снарядов. 29 ноября в 9 ч 20 мин «Парижская Коммуна» и «Смышленный» вернулись в Поти. При входе в гавань «Парижская Коммуна» потопила буксир, погибли командир и два краснофлотца. Это был единственный корабль, потопленный нашими крупными кораблями за всю войну.

В ночь на 29 декабря 1941 г. (в 0 ч 15 мин) линкор «Парижская Коммуна» прибыл в Севастополь. В течение двух суток (29—30 декабря) линкор из Южной бухты Севастополя выпустил по противнику (по площади) 161 — 305-мм и 244 — 120-мм снарядов. Вместе с ним вел стрельбу и крейсер «Молотов», выпустивший 319 — 180-мм снарядов.

29 декабря в 0 ч 45 мин «Парижская Коммуна» и «Молотов» покинули Севастопольскую гавань и отправились в Новороссийск, куда прибыли в 16 ч.

Ночью 6 января 1942 г. (в 1 ч 55 мин) линкор «Парижская Коммуна» в сопровождении эсминца «Бойкий» обстрелял в Крыму поселки Старый Крым и Салы, выпустив 168 — 305-мм снарядов, а к утру корабли прибыли в Новороссийск.

В ночь на 12 января (с 2 ч 32 мин до 2 ч 59 мин) линкор «Парижская Коммуна» обстрелял поселки Старый Крым и Изюмовка, израсходовав 139 снарядов, и немедленно ушел.

В 13 ч 15 января линкор «Парижская Коммуна» в сопровождении эсминцев «Безупречный» и «Железняков» вышел из базы и с 23 ч 45 мин 15 января до 0 ч 25 мин 16 января

обстреливал город Судак, выпустив 125 — 305-мм и 585 — 120-мм снарядов. Стрельба велась по-прежнему по площадям без корректировки, после чего линкор традиционно полным ходом ушел в Новороссийск.

26 февраля в 17 ч «Парижская Коммуна» в сопровождении лидера «Ташкент» и эсминцев «Безупречный» и «Бдительный» вышла из Новороссийска и в ночь на 27 февраля обстреляла город Феодосию. Линкор израсходовал пятьдесят 305-мм и двадцать 120-мм снарядов. В то же время «Ташкент» обстреливал Судак. Затем линкор «Парижская Коммуна» ушел в «район дневного маневрирования».

В ночь на 28 февраля (в 0 ч 23 мин) «Парижская Коммуна» и эсминцы обстреляли поселок Старый Крым, причем линкор выпустил пятьдесят 305-мм снарядов. В тот же день в 9 ч 30 мин линкор прибыл в Новороссийск.

20 марта в 18 ч «Парижская Коммуна» вместе с «Ташкентом» и тремя эсминцами вышли из Новороссийска и пошли к Феодосии. 21 марта в 1 ч 29 мин линкор обстрелял поселки Владиславовка и Ново-Михайловка, израсходовав 131 — 305-мм снаряд, а затем полным ходом ушел в «район дневного маневрирования». На следующий день линкор выпустил 164 — 305-мм снаряда по Владиславовке.

После этих стрельб расстрел орудий главного калибра на линкоре достиг 100 и более процентов по дореволюционным нормам. Поскольку 305-мм орудия корабля не были лейнированы, пришлось провести в Потии замену всех двенадцати тел. Все работы были завершены к 12 апреля 1942 г. 19 апреля «Парижская Коммуна» вышла из Потии на пробу орудий и, удачно отстреляв их, через два дня вернулась.

Казалось бы, настало время использовать главный калибр линкора на полную мощность, тем более что бои за Севастополь вступили в решающую фазу. В мае—июле 1942 г. в строю Черноморского флота находились линкор «Парижская Коммуна», крейсера «Ворошилов», «Молотов» и «Красный Крым».

Старый крейсер «Червона Украина» в ноябре 1941 г. на стоянке у Совторгфлотской пристани в Севастополе был тяжело поврежден германской авиацией и через 16 ч затонул. Погибло около 70 человек. Тем не менее все 130/55-мм пушки крейсера были в течение нескольких дней демонти-

рованы и установлены на сухопутных батареях под Севастополем, где они нанесли противнику существенный урон.

Крейсер «Красный Кавказ» в январе 1942 г. в ходе Феодосийской десантной операции получил серьезные повреждения и до 17 августа 1942 г. находился в ремонте.

По официальным советским источникам, Черноморский флот в январе—мае 1942 г. оказал всю возможную помощь защитникам Севастополя. В огневой поддержке Севастополя участвовали крейсера «Молотов» (1, 5, 6 и 7 января) и «Красный Крым» (22 и 27 февраля), а также лидеры и миноносцы. В последний раз корабли стреляли во время войны 30 мая 1942 г. (эсминцы «Свободный» и «Безупречный»).

Транспорты и боевые корабли Черноморского флота в январе—мае 1942 г. доставили в Севастополь 70 206 солдат и офицеров и 17 тыс. т боеприпасов.

Но, увы, все это полуправда. На самом деле Севастополь был брошен Черноморским флотом на произвол судьбы. Свыше 80 тыс. человек, оставшихся без боеприпасов и бежавшего на Большую землю начальства, вынуждены были сдаться в плен. Для сравнения: под Сталинградом сдались 90 тыс. немцев.

Только сейчас, после рассекречивания архивных данных, стало ясно, что главной причиной падения Севастополя было отсутствие снарядов у армейских и морских орудий.

Так почему же остались без боеприпасов 305-мм башенные батареи в Севастополе? Ведь перед войной на кораблях, береговых батареях и складах имелось 305/52-мм снарядов: 9670 фугасных, 4108 бронебойных, 1440 дальнобойных обр. 1928 г. и 441 шрапнель. В ходе войны от промышленности поступило 305/52-мм снарядов: в 1941 г. — 1020 шт., в 1942 г. — 1674 шт., а всего до конца войны — 6186 шт. Итого имелось и было произведено 21 845 снарядов, а всего за войну израсходовано только 4511 снарядов, т.е. 20,6%! Таким образом, снаряды были, но кто-то не отпускал их фронту.

К началу войны большинство боеприпасов Черноморского флота находилось на складах в Севастополе. И это было вполне разумно — главная база флота располагала достаточным числом подземных хранилищ боеприпасов. Так, еще перед войной флоту были предоставлены огромные хра-

нилища в инкерманских штольнях, недоступных для действия авиабомб. К августу 1941 г. весь боезапас главной базы Черноморского флота был укрыт в подземных хранилищах*.

В середине октября руководство Черноморского флота (увы, не удалось точно установить, кто был инициатором) решило эвакуировать боеприпасы из Севастополя в Потти и Батуми. Далее, чтобы избежать обвинения в очернительстве, процитирую «Итоги работы артотдела за два года Отечественной войны»:

«В средних числах октября месяца 1941 г. была составлена ведомость вывоза боезапаса из Главной базы. В складах Севастополя оставались только готовые выстрелы из расчета на три месяца расхода для нужд береговой артиллерии и кораблей поддержки.

Согласно этой ведомости подлежало вывозу из Севастополя:

Таблица 2

Наименование калибра боезапаса	Количество, шт.		Вес, т
	готовые выстрелы	элементы	
305/52-мм/клб	969	1404	1652
203/50-мм/клб	697	—	160
100-мм	2643	—	581
152-мм	704	—	70
130/50, 130/55-мм/клб	6779	5808	994
122-мм	990	—	44
120/50-мм/клб	1505	6542	314
100/47, 100/51, 100/56-мм/клб	9812	12 444	780
76-мм (оор. 31 г., 13/28 г., 14/13 г., 02/30 г.)	26 970	72 518	1241
75/50-мм/клб	—	5458	66
45/46-мм/клб	46 660	41 247	264
7,62-мм винтовочные патроны	21 000 000	—	750
Всего подлежало вывозу, т			6916

Кроме готовых выстрелов, в Севастополе была оставлена часть элементов для сборки их в выстрелы, но обстановка

* Здесь и далее история с боеприпасами Черноморского флота взята из совершенно секретного отчета «Итоги работы артотдела за два года Отечественной войны». Гриф снят директивой ГШ ВС РФ от 20.10.1992 г.

вынудила и эти элементы отправить на Кавказ. Таким образом, дополнительно полежало вывозу:

Таблица 3

Наименование калибра	Элементы, шт.	Вес, т
305/52-мм/клб	120	60
203/50-мм/клб	410	60
152/45-мм/клб	3905	390
130/55, 130/50-мм/клб	2378	170
100-мм	4089	120
85-мм	4462	80
76-мм обр. 31г., 15/38 г.	25 290	250
45/46-мм/клб	3566	10
Всего, т:		1120

Таким образом, всего было намечено к вывозу 8036 т. Но фактически обстановка заставила вывезти гораздо больше. Всего было вывезено около 15,0 тыс. т»*.

Довольно забавная картина получилась: в конце 1941 г. корабли Черноморского флота вывезли из Севастополя боезапас весом 15 тыс. т, а в начале 1942 г. ввезли 17 тыс. т.

Зачем все это делалось? Ведь формально никто не соби-рался сдавать Севастополь в конце 1941 г. На батареях Сева-стополя стояли орудия всех представленных к вывозу ка-либров. Наконец, рассмотрим даже самый худший и мало-вероятный случай — падение Севастополя в ноябре—декаб-ре 1941 г. Так, пардон, тыловые склады были завалены морскими снарядами всех основных калибров. В течение всей войны было расстреляно и утеряно лишь 20,6% от имевших-ся и полученных от промышленности 305/52-мм снарядов**. Аналогичная картина сложилась и по другим калибрам флот-ских орудий. Так, из 170 780 — 180-мм снарядов было из-расходовано и утеряно в войну 31 796, т.е. 18,6%, а из снаря-

* Итоги работы артотдела за два года Отечественной войны. С. 27—29.

** Я уж не говорю о 2495 снарядах к 305/40-мм пушкам и 1788 снарядах к 305/20-мм гаубицам Тихоокеанского флота, а также о тысячах 305-мм снарядов к армейским гаубицам обр. 1915 г., которые могли быть использованы для стрельбы из 305/52-мм пушек линкоров и береговых батарей.

дов к 152/45-мм пушке Кане из 113 021 снаряда было израсходовано 29 290 шт., т.е. 25,9%, и т.д.

А ведь brave адмиралы вывезли из Севастополя 1241 т 76-мм выстрелов и 750 т 7,62-мм винтовочных патронов. Этих-то на складах ГАУ было пруд пруди. Так, еще в 1950-х гг. на складах оставались миллионы 76-мм снарядов, изготовленных в 1914—1917 гг. А вот у защитников Севастополя к началу июня их почти не осталось!

Далее опять процитирую «Итоги...»: «Вследствие того, что транспорты из Севастополя уходили один за другим, то к концу ноября 41 г. и началу декабря 41 г. причалы Поти и Батуми оказались забитыми боеприпасами*». Убирать снаряды было некому. «Работу в основном выполняли краснофлотцы кораблей. [Вместо того, чтобы воевать! — А.Ш.] Все же к концу декабря месяца 41 г. причалы в Поти были очищены, а с причалов Батуми боезапас был убран только к маю 1942 г.»**.

17 мая 1942 г. в связи с отчаянным положением защитников Севастополя командующий Севастопольским оборонительным районом и Черноморским флотом в своем докладе Ставке и Главкому Северо-Кавказского направления просил оказать Севастополю немедленную помощь:

«1. Не позже 22 мая подать в Севастополь 15 000 человек маршевого вооруженного пополнения, чтобы довести до штатного состава дивизии, имевшиеся в Севастопольском оборонительном районе.

2. К тому же времени подать запланированные, но еще не прибывшие в Севастополь семь пулеметных батальонов.

3. К тому же сроку подать 10 000 винтовок, 250 станковых и 1500 ручных пулеметов.

4. Подать в Поти 25 танков КВ, откуда они будут переброшены в Севастополь на линейном корабле «Парижская Коммуна», 50 танков и танкеток.

5. Дать Севастополю 50 самолетов Як-1» [65. Вып. 2. С. 227].

Одновременно командующий Черноморским флотом просил Главкома Северо-Кавказского направления обеспе-

* Итоги работы артотдела за два года Отечественной войны. С. 29.

** Там же.

чить доставку боезапаса вне всякой очереди по заявкам Севастопольского оборонительного района и принять все меры к непрерывному уничтожению авиацией войск противника при движении последних с Керченского полуострова к Севастополю и вражеской авиации на его аэродромах.

Однако высшее командование решило не рисковать линкором и крейсерами и бросить защитников Севастополя на произвол судьбы. Эвакуации самолетами и катерами подлежало лишь высшее руководство Севастопольского района.

С 1956 г. все неудачи первого периода войны принято валить на Сталина. Безусловно, ради дела он был готов пожертвовать тысячами и сотнями тысяч людей, но он никогда не был упрямым дураком. Однако не нашлось ни одного специалиста, объяснившего бы вождю истинную ситуацию под Севастополем и целесообразность использования Черноморского флота для его защиты.

80-тыс. солдат и матросов, прошедших буквально через огонь и воду в ходе обороны города, безусловно, стоили дороже прогнившего линкора с экипажем из 1,5 тыс. человек. У противника все равно не было и быть не могло крупных боевых кораблей, и даже потеря под Севастополем в июле 1942 г. линкора и 3 крейсеров никак не отразилась бы на соотношении сил на море.

Есть достаточно свидетельств германских военнопленных, включая самого фельдмаршала Манштейна, что немецкие войска к июлю 1942 г. предельно выдохлись, и даже небольшой контрудар заставил бы их отойти от Севастополя. Черноморский флот мог нанести этот удар, но, увы...

Если бы в июле 1942 г. удалось отстоять Севастополь, то после окружения германских войск под Сталинградом в ноябре 1942 г. появилась бы реальная возможность выбросить немцев из Крыма зимой 1942/43 г. Но, как говорится, история не терпит сослагательного наклонения.

После падения Севастополя линкор «Парижская Коммуна» был надежно спрятан от немцев в районе Потти и в боевых действиях не участвовал до конца войны.

Крейсера «Ворошилов», «Красный Крым» и «Красный Кавказ» последний раз стреляли по немцам в районе Новороссийска 31 января — 4 февраля 1943 г., после чего

тоже были героически спрятаны от немцев до самого конца войны.

К 8 апреля 1944 г. — времени начала Крымской наступательной операции — в боевом составе Черноморского флота были линкор, 4 крейсера, эсминцы, канонерские лодки и т.д. Но, увы, все они в течение 35 дней боев за Крым не выходили из баз. Потери сухопутных войск в ходе освобождения Крыма составили 84 819 человек [19. С. 200]. Скольким советским солдатам могли сохранить жизнь наши корабли, открыв огонь по прижатой к берегу у Севастополя германской 17-й армии? И дело не только в шквальном огне корабельных орудий, куда большее действие оказал бы моральный фактор: впереди — армада русских танков, а сзади — корабли Черноморского флота. А ведь сколько бы ни хвалились наши полководцы, но подавляющее большинство своих солдат, оборонявших Севастополь, немцам удалось эвакуировать морем на небольших транспортных судах, не имея боевых кораблей и при абсолютном господстве в воздухе советской авиации.

А после падения Севастополя 9—12 мая 1944 г. нашим крупным надводным кораблям на Черном море просто стало нечего делать, о чем без труда могли догадаться «мудрые» адмиралы еще до 8 апреля 1944 г.

Не лучше обстояли дела с несколькими крупными надводными кораблями и на других флотах. Так, на Балтике после снятия блокады Ленинграда в январе 1944 г. линкоры, крейсера и эсминцы Балтийского флота более не участвовали в боевых действиях.

На Севере союзники в счет раздела итальянского флота передали нам линкор «Роял Соверен» и крейсер «Милоуки». Линкор был переименован в «Архангельск», его полное водоизмещение составляло 33,5 тыс. т, а вооружение состояло из восьми 381/42-мм и восьми 152/45-мм пушек. Крейсер получил название «Мурманск». Полное водоизмещение его составляло 10 460 т, а вооружение — восемь 152/53-мм орудий. «Архангельск» прибыл в Ваенгу (ныне Североморск) 24 августа 1944 г., а «Мурманск» — в Мурманск 20 апреля 1944 г.

К боевым действиям оба корабля наше командование не привлекало, даже когда возникла острая необходимость в

боевой поддержке сухопутных войск 7—29 октября 1944 г. в ходе Петсамо-Киркенесской наступательной операции. Замечу, что в ходе этой операции были потеряны 21 233 человека [19. С. 210]. Хотя жалеть «Архангельск» и «Мурманск» у наших адмиралов оснований не было, поскольку их все равно пришлось возвращать Англии и США.

И уж совсем необъяснимо, почему командование Тихоокеанского флота в августе—сентябре 1945 г. ни разу не привлекло к огневой поддержке десантов в Корее, на Южном Сахалине и Курильских островах крейсера «Каганович» и «Калинин» (восемнадцать 180-мм орудий). И это притом, что в ходе всех десантных операций японские корабли и самолеты не появлялись ни разу.

Глава 7

Трофейные надводные корабли в советском ВМФ

Согласно соглашению о разделе германского флота, союзники выделили СССР 145 боевых надводных кораблей и 441 вспомогательное судно. По требованию британской стороны буксиры мощностью 140 л.с. и менее, плавучие краны, рейдовые танкеры, водолеи, баржи и некоторые плавучие базы не считались частью военного флота и не подлежали разделу. В итоге их взяли те страны, в чьей зоне оккупации они находились. Таким образом, СССР досталось еще 101 плавсредство.

При разделе германского флота СССР из надводных боевых кораблей получил легкий крейсер «Нюрнберг», 4 эскадренных миноносца (Z-14, Z-15, Z-20, Z-33), 3 новых миноносца (T-12, T-17, T-33), 3 миноносца постройки периода Первой мировой войны (T-107, T-158, T-196) и эскортный корабль F-7.

Легкий крейсер «Нюрнберг» был заложен 4 ноября 1933 г. и вступил в строй 2 ноября 1935 г. С ноября 1944 г. крейсер находился в Копенгагене, где обеспечивал оборону датских проливов. Там он и капитулировал 9 мая 1945 г. В августе 1945 г. его под контролем союзников перевели в Вильгельмсгафен и поставили в сухой док. В этом доке и произошел прием крейсера советским экипажем.

5 ноября 1945 г. корабль был зачислен в списки ВМФ СССР с назначением в состав Балтийского флота. Немецкий экипаж под командованием капитана 1 ранга Гельмута Гесслера в Вильгельмсгафене с 16 декабря 1945 г. по 2 января 1946 г. передал крейсер советской комиссии под руководством вице-адмирала Ю.Ф. Ралля и нашему экипажу. В тот же день крейсер вместе с другими пятью немецкими кораблями, переданными СССР — эсминцем Z-15, миноносцами Т-33 и Т-107, посыльным судном «Блиц» («Blitz») и кораблем-целью «Хэссен» («Hessen»), — вышли в море и 5 января прибыли в Либау. Там крейсер «Нюрнберг» покинули его немецкий командир и остававшиеся на борту немецкие специалисты.

15 февраля 1946 г. «Нюрнберг» под названием «Адмирал Макаров» был включен в состав 8-го (Северобалтийского) флота. Прибытие «Макарова» оказалось весьма кстати. 17 октября 1945 г. подорвался на минах у Кронштадта и надолго вышел из строя «Киров» — единственный крейсер 8-го флота.

В 1949—1950 гг. по проекту ЦКБ-17 крейсер «Адмирал Макаров» прошел частичную модернизацию и ремонт. В ходе модернизации все немецкие зенитные автоматы, кроме двух счетверенных 2-см автоматов (на базе Flak 38), были заменены десятью спаренными 37-мм автоматами В-11 отечественного производства. В дополнение к германским РЛС Fu Мо-25 и Fu Мо-63 «Макаров» в начале 1950-х гг. получил РЛС артиллерийской наводки «Редан-2», работавшую в дециметровом диапазоне. Позже германские РЛС были заменены отечественными аналогами «Гюйс-2» и «Риф».

В 1952 г. крейсер принимал участие в съемках известного кинофильма «Незабываемый девятнадцатый». 21 февраля 1957 г. после аварии главных котлов «Адмирал Макаров» переклассифицировали в учебный крейсер, и он, базируясь в Кронштадте, два года использовался для учебных целей. 20 февраля 1959 г. «Адмирал Макаров» был разоружен и исключен из списков флота, 13 марта расформировали его экипаж и к февралю 1961 г. разобрали на металлолом в Угольной гавани в Ленинграде.

В 1945 г. под советским контролем оказались два тяжелых германских крейсера — «Лютцов» и «Зейдлиц». Соглас-

но соглашению о разделе германского флота, оба корабля попали в категорию «С» — затопленных, поврежденных или недостроенных кораблей, на приведение в готовность которых средствами германских верфей требовался ремонт сроком свыше полугода. Тройственная комиссия выработала рекомендации, в соответствии с которыми все боевые корабли группы «С» в установленные сроки подлежали уничтожению путем затопления на большой глубине или разборки на металл. Я подчеркиваю, что соглашение по кораблям категории «С» носило только рекомендательный характер.

Крейсер «Лютцов» не следует путать с недостроенным тяжелым крейсером «Лютцов», проданным СССР. Проданный «Лютцов» относился к типу «Хиппер» и был вооружен восемью 203-мм орудиями, а «Лютцов», о котором сейчас идет речь, имел шесть 280-мм орудий, за что его называли «карманным линкором». До 15 ноября 1939 г. он носил имя «Дойчланд», а затем был переименован в «Лютцов», поскольку продажа его «тезки» была уже предрешена. Одной из целей этого переименования было желание заморочить голову британской разведке. Но основной причиной стала боязнь психологического шока в случае потопления «Германии».

При создании трех кораблей типа «Дойчланд» немцы потихоньку вышли из положенных им 10 тыс. т водоизмещения, и полное водоизмещение новых кораблей составило около 16 тыс. т.

Объем работы не позволяет рассказать о боевых действиях «карманных линкоров» в ходе Второй мировой войны. Скажу лишь, что в конце 1944 — начале 1945 г. «Лютцов» действовал на Балтийском море и периодически обстреливал наступавшие части Красной Армии. В марте 1945 г. «Лютцов» находился в военно-морской базе Синемюнде. 20 марта союзная англо-американская авиация подвергла город и базу очередной бомбардировке. Во время нее в корабль попали две авиабомбы крупного калибра, в результате чего он вышел из строя и в море уже больше не выходил. С корабля была частично демонтирована зенитная артиллерия, затем использовавшаяся на сухопутном фронте. Перед взятием города войсками 2-го Белорусского фронта немцы серьезно повредили корабль.

При осмотре «Лютцова» советскими специалистами выяснилось, что обе башни главного калибра разрушены взрывом, артиллерия среднего калибра (15-см) была исправна, три отсека (V, VI и VII) оказались затопленными водой по ватерлинию и т.д. Водолазы обнаружили пять пробоин в корпусе ниже ватерлинии. Наши специалисты очень удивились, что корабль все же оставался на плаву, хотя и немного касался кормой грунта.

Весной 1946 г. аварийно-спасательная служба Юго-Балтийского флота заделала пробоины и откачала воду из затопленных отсеков корабля. 26 сентября 1946 г. крейсер был зачислен в состав ВМФ СССР.

Нужно ли было восстанавливать крейсер — вопрос довольно спорный. 28-см орудия имелись на береговых железнодорожных батареях, к тому же их легко можно было изготовить на германских заводах в Восточной зоне (в той же Тюрингии). В случае восстановления «Лютцов» стал бы самым мощным кораблем советского ВМФ (старые линкоры типа «Петропавловска», естественно, в счет не идут).

Но даже если согласиться с точкой зрения тех, кто считал восстановление «Лютцова» слишком дорогим и нецелесообразным мероприятием, то зачем топить в море многие тысячи тонн столь необходимой СССР стали? Не проще было бы разобрать «Лютцов» на металл в той же Восточной зоне, при этом используя часть оборудования и броню при строительстве новых кораблей и береговых батарей? А в ходе разборки можно было провести с помощью германских специалистов детальное изучение конструкции крейсера. Увы, 19 марта 1947 г. вышло совместное постановление Совета Министров и ЦК КПСС* № 601-209сс «Об уничтожении в 1947 г. бывших немецких кораблей категории “С”».

Тут, конечно, проще всего лягнуть Сталина, поскольку его слово в этом вопросе было решающим. Но Сталин никогда не принимал серьезных решений, не посоветовавшись со специалистами. Не мог же он, как Ким Ир Сен, постоянно разъезжать по стране и «руководить на месте». Он что, лично должен был лазить по «Лютцову»? А его еще и клянут

* Далее: постановление Совмина.

за суровые наказания докладчиков, которые по дурости или из корыстных побуждений предоставляли навстречу неверную информацию.

Итак, крейсер «Лютцов» решено было потопить, используя в учебных целях авиабомбы, 180-мм артиллерийские снаряды* и торпеды. 20 июля 1947 г. пять буксиров медленно вывели «Лютцов» из устья реки Свине. 22 июля корабль был поставлен на якорь в Балтийском море на глубине 113 м. Топили корабль безграмотно. В боевой обстановке такая тактика действий была бы исключена. Первый подрыв произвели в 10 ч 25 мин, и только в 16 ч 23 мин корабль погрузился под воду.

Такая же «расправа» была произведена и над единственным германским авианосцем «Граф Цеппелин» полным водоизмещением в 32,6 тыс. т. К апрелю 1945 г. «Граф Цеппелин» немцы так и не достроили. На корабле артиллерия отсутствовала, монтаж приборов и оборудования постов управления стрельбой не был закончен, электрооборудование смонтировано лишь частично, как и специальные авиационно-технические устройства. Самолетов на корабле не было. Однако «Граф Цеппелин» успел получить комплектную механическую установку, также функционировали бортовые генераторы электроэнергии.

К моменту наступления на Штеттин советских войск «Граф Цеппелин» находился в протоке Монне реки Одер. В 18 ч 24 апреля 1945 г. старший морской начальник Штеттина капитан 1 ранга В. Кахлер отдал по радио приказ специальной команде, находившейся на авианосце. Взрывы очень грамотно заложенных зарядов привели в полную негодность главные турбины, электрогенераторы и самолетоподъемники. Ко времени вступления в город советских войск через небольшие пробоины, трещины и неплотности наружной обшивки во внутренние отсеки корпуса корабля проникла забортная вода, и авианосец оказался притопленным.

Летом 1945 г. силами аварийно-спасательной службы Балтийского флота «Граф Цеппелин» был поднят, а 19 августа его зачислили в состав ВМФ СССР.

* Их разместили на крейсере в нужных местах, а потом подорвали.

Если о целесообразности достройки крупных германских артиллерийских кораблей можно еще хоть как-то спорить, то достройка авианосца была более чем актуальной задачей. Одним из аргументов противников ввода в строй германских тяжелых крейсеров была стоимость восстановительных работ, соизмеримая со стоимостью постройки новых крейсеров проекта 68бис. Я тут опускаю вопрос, кто и насколько объективно высчитывал эту сумму, и то, что «Лютцов» с 280-мм артиллерией, и «Таллин» с 203-мм артиллерией вдребезги бы разнесли крейсер проекта 68бис с его 152-мм артиллерией главного калибра. Сравните шесть 280-мм и восемь 150-мм орудий против двенадцати 152-мм орудий крейсера типа «Свердлов».

Худо-бедно, но какие-то крейсера к 1947 г. у нас имелись. В строю было 6 крейсеров проектов 26 и 26бис со 180-мм артиллерией и крейсер «Адмирал Макаров» (бывший «Нюрнберг»). Ожидалось прибытие кораблей итальянского флота «Джулио Чезаре» («Новороссийск») и «Эммануэль Филиберто Дуке д'Аоста» («Керчь»). Наконец, на плаву достраивались по проекту 68К 5 крейсеров типа «Чапаев». Итого 13 крейсеров, не считая старых крейсеров типа «Красный Кавказ».

А вот авианосцев у нас не было ни одного, хотя проектирование их велось в советском флоте с 1935 г. К 22 июня 1941 г. не было не только заложено ни одного авианосца, но отсутствовали даже рабочие чертежи такового, хотя эскизных проектов было «пруд пруди» — проекты 71А, 71Б и др. Та же бестолковщина продолжалась и после войны — много разговоров на всех уровнях о строительстве авианосцев, куча эскизных проектов, и ни шагу вперед. Кстати, у нас до сих пор так и не построили ни одного полноценного авианосца с катапультным взлетом.

И вот советский ВМФ получил подарок — полноценный авианосец с полетной палубой длиной 241 м и шириной 30,7 м, с двумя полиспаст-пневматическими катапультами К-252, на корабле по проекту должны были базироваться 42 самолета. Пусть «Граф Цеппелин» имел ряд повреждений, но в Восточной зоне находились многочисленные судостроительные верфи, тысячи голодных инженеров и рабочих, готовых бук-

вально за кусок хлеба работать по 12 часов в сутки. Как видим, я даже не говорю о возможности достройки на отечественных заводах, пусть бы там без помех клепали проекты 82 и 68бис.

Достройка «Графа Цеппелина» на германской верфи могла бы закончиться максимум за год. Как по этому поводу писал профессор В.П. Кузин: «В сталинские времена ничего невозможного не было»*.

Однако наши гениальные адмиралы подвели «Цеппелин» под постановление Совмина № 601-209сс, и 14 августа 1947 г. 5 буксиров вывели авианосец на рейд Синемюнде, а затем в открытое море. К утру 16 августа «Цеппелин» был доставлен в намеченное место... Для начала авианосец подорвали ранее заложенными бомбами ФАБ-1000 (в дымовой трубе), тремя ФАБ-100 и двумя 180-мм артиллерийскими снарядами под полетной палубой. Во время второго подрыва взорвали еще одну ФАБ-1000 на полетной палубе. Третья серия одновременных подрывов заключалась в одновременной детонации ФАБ-250 и двух 180-мм снарядов. Бомба взорвалась на полетной палубе, снаряды — на верхней ангарной. Четвертая серия включала одновременный подрыв ФАБ-500 на высоте 2,7 м над полетной палубой (бомба вешивалась на треноге), ФАБ-250 на палубе верхнего ангара, ФАБ-250 на полетной палубе и ФАБ-100 на палубе «С» (батареиной). Наконец, пятая серия заключалась в одновременном подрыве ФАБ-500 и ФАБ-100 на полетной палубе. Необходимо отметить, что часть бомб на полетной палубе в месте подрыва размещалась с заглублением — в настиле палубы вырезался колодец, в который бомба вешивалась почти по стабилизатор. Это как бы имитировало проникающий эффект при кинетическом ударе.

Несмотря на отсутствие экипажа, ведущего борьбу за живучесть, «Цеппелин» упорно не хотел тонуть. Тогда вице-адмирал Ю.Ф. Ралль, герой этой славной виктории нашего флота, приказал потопить его торпедами. В дело были введены торпедные катера ТК-248, ТК-425 и ТК-503 (типа «Элко», полученные по ленд-лизу), а также эсминцы «Славный», «Строгий» и «Стройный». Первыми к авианосцу по-

* Тайфун. 1997. № 3. С. 23.

дошли катера. Атака Т-248 оказалась безуспешной — торпеда, не взорвавшись, прошла под килем «Цеппелина». Через 15 минут ТК-503 попал торпедой в правый борт в районе 130-го шпангоута. Взрывом разрушило конструкции буля, но находившийся за ним броневой пояс остался неповрежденным. Через час подошли эсминцы. «Славный» попал торпедой в правый борт в районе 180-го шпангоута, т.е. в район носового самолетоподъемника, где ниже ватерлинии не было ни булей, ни другой подводной конструктивной защиты.

Только после этого авианосец начал медленно погружаться и через 25 минут затонул. Координаты гибели «Цеппелина» до сих пор скрываются нашими «любителями гласности».

О затоплении старого германского броненосца «Шлезвиг-Гольштейн», спущенного на воду 17 декабря 1905 г., я скажу очень кратко, поскольку этот корабль к 1945 г. окончательно устарел и не представлял никакой ценности ни в боевом отношении, ни с точки зрения устройства. «Шлезвиг-Гольштейн» 18 декабря 1944 г. был серьезно поврежден авиацией союзников в Гдыне, а 21 марта 1945 г. затоплен в порту экипажем. Весной 1946 г. броненосец был поднят аварийно-спасательной службой Юго-Балтийского флота и 26 сентября 1946 г. после перебуксировки в Таллин зачислен в состав ВМФ СССР. 26 июня 1947 г. броненосец «Шлезвиг-Гольштейн» был затоплен в районе банки Недгруд в Финском заливе.

Единственным германским крупным кораблем, избежавшим затопления, стал тяжелый крейсер «Зейдлиц». К августу 1942 г. степень его готовности достигла 90%, но 26 августа 1942 г. Гитлер принимает решение переделать его в авианосец. В январе 1943 г. «Зейдлиц» был отбуксирован на верфь «Шихау» в Кенигсберг для достройки в качестве авианосца. Но переделка, видимо, так и не началась, поскольку Гитлер в том же месяце отдал приказ о прекращении строительства авианосцев.

9 апреля 1945 г. «Зейдлиц» был поврежден у стенки завода советской авиацией и на следующий день там же затоплен экипажем. В 1946 г. крейсер был поднят аварийно-спасательной службой Юго-Балтийского флота, отбуксирован в Ленинград и 10 марта 1947 г. зачислен в состав ВМФ СССР,

но ввиду невозможности достройки 9 апреля 1947 г. исключен из списков судов ВМФ. Разобрали же его лишь в начале 1950-х гг.

Были разработаны несколько проектов восстановления «Зейдлица». В 1951 г. был представлен проект создания из двух крейсеров — «Таллина» (бывшего «Лютцова») и «Зейдлица» — одного учебного крейсера с вооружением: 12 — 152-мм, 8 — 130-мм, 32 — 45-мм и 24 — 25-мм орудий и двумя 53-см торпедными аппаратами. Однако стоимость постройки такого крейсера оказалась больше, чем запланированная сумма на строительство крейсера проекта 68бис, и от этой затеи отказались. На взгляд автора, стоило доделать оба тяжелых крейсера со штатным германским вооружением главного калибра (т.е. восемь 203-мм орудий), германскими универсальными 105-мм орудиями и советскими зенитными автоматами. Возможности для этого были, а что касается стоимости, то она вряд ли превзошла бы фактическую стоимость крейсеров проекта 68бис, которая оказалась намного больше запланированной. Главное же не стоимость. На дворе была «холодная война», и два тяжелых крейсера с 203-мм артиллерией совсем не помешали бы нашему флоту. Первый же крейсер проекта 68бис «Свердлов» был введен в строй лишь в августе 1952 г.

Кратко останавлиюсь на судьбе других надводных кораблей германского флота. При разделе Советский Союз получил 5 эсминцев.

Z-14 «Фридрих Инн», Z-15 «Эрих Штейнбрик» и Z-20 «Карл Галстер» были переименованы 13 декабря 1946 г. в «Прыткий», «Пылкий» и «Прочный». Их вооружение составляли пять 127/45-мм орудий. «Прыткий» и «Пылкий» вошли в состав Северо-Балтийского флота и были исключены из боевого состава 22 марта 1952 г. и 30 апреля 1949 г., а «Прочный» вошел в состав Юго-Балтийского флота и был выведен из боевого состава 30 ноября 1954 г.

Z-33 (с 13 июня 1946 г. «Проворный») оказался единственным переданным СССР германским эсминцем, вооруженным пятью 150/48-мм пушками. До 30 ноября 1954 г. он входил в боевой состав Северо-Балтийского флота. В каче-

стве судна-мишени «Проворный» был потоплен в 1961 г. у мыса Песчаный.

Т-33 в германском флоте числился миноносцем, но по водоизмещению (полное 1754 т) и вооружению (четыре 105/45-мм пушки) больше подходил к эскадренным миноносцам и таковым числился в Северо-Балтийском флоте под названием «Примерный». 30 ноября 1954 г. «Примерный» был выведен из боевого состава, разоружен и обращен в плавказарму. В 1957—1958 гг. его разобрали на базе Главвотрчермета в Таллине.

Кроме того, союзники передали СССР два новых германских миноносца Т-12 и Т-17, вступивших в строй в 1940—1941 гг. У нас они получили названия «Подвижный» и «Порывистый». Также СССР получил 3 миноносца Т-107, Т-158 и Т-196, введенных в строй в 1908—1912 гг., названные «Поражающий», «Прозорливый» и «Пронзительный». Все они были выведены из боевого состава балтийских флотов в 1949—1953 гг.

Причем последним был разоружен «Подвижный» (бывший Т-12). Его обратили в опытовое судно «Кит». В 1955 г. на «Ките», поставленном на якорь у острова Макаринсари в северо-западной части Ладожского озера, взорвали три бомбы с боевыми радиоактивными веществами. После этого «Кит» затонул на небольшой глубине, так что его надстройка оставалась над водой. После испытаний наши флотоводцы так и бросили излучавший радиацию корабль и... на 45 лет забыли о нем. Напомнили военным о «Ките» в 1990 г. экологи. К этому времени радиационный фон вблизи судна превышал нормально допустимый в 22 раза! С 15 мая по 5 августа 1991 г. шли дезактивация и подъем «Кита». 5 августа он, наконец, был введен внутрь плавучего дока № 9 и в таком положении проследовал по Ладожскому озеру, Свири, Онеге и Беломорско-Балтийскому каналу, а дальше его отправили куда-то к Новой Земле. Что с ним потом произошло — большая государственная тайна.

Из состава итальянского флота союзники выделили СССР линкор «Джулио Чезаре» («Юлий Цезарь»), крейсер «Эммануэль Филиберто-Дуке д'Аоста», а также 5 эсминцев.

Линкор «Джулио Чезаре» был заложен 24 июня 1910 г. в Генуе и 14 мая 1914 г. вошел в состав итальянского флота. Первоначально его нормальное водоизмещение составляло 23,6 тыс. т, а вооружение состояло из тринадцати 305/46-мм орудий главного калибра и восемнадцати 120/50-мм орудий противоминного калибра. Интересно, что орудия главного калибра находились в пяти башнях — двух двухорудийных и трех трехорудийных.

В 1933—1937 гг. линкор прошел модернизацию, в ходе которой средняя 305-мм башня была снята. В остальных же четырех башнях стволы 305-мм орудий рассверлили до 320 мм. Казематные 120-мм пушки были заменены шестью двухорудийными 120/50-мм установками. Универсальную артиллерию составляли четыре двухорудийные 100-мм установки ОТО («Минизини»)*, а зенитные установки были представлены шестнадцатью 37-мм и двенадцатью 20-мм автоматами. Толщина брони пояса составляла 247 мм в цитадели и 127 на оконечностях. Толщина брони башен главного калибра: бок — 220 мм, крыша — 240 мм. Теперь полное водоизмещение линкора достигло 29 тыс. т, а скорость хода составляла 27,8 узла.

3 сентября 1943 г. линкор «Джулио Чезаре» пришел на о. Мальта, где был интернирован союзниками. После войны он прошел капитальный ремонт.

6 февраля 1949 г. в албанском порту Валона (в настоящее время Влëра) линкор был передан СССР, и на нем поднялся советский военно-морской флаг. При передаче корабль именовался «Z-11». 26 февраля советский экипаж повел линкор в Севастополь. Приказом по Черноморскому флоту от 5 марта 1949 г. линкору присвоили новое имя «Новороссийск».

Вскоре линкор «Новороссийск» стал флагманским кораблем эскадры Черноморского флота. В 1953 г. корабль поставили в Николаеве на капитальный ремонт, в ходе которого итальянские зенитные автоматы заменили советскими (четыре спаренных 37-мм В-11 и шесть ординарных

* Как на советских крейсерах «Красный Кавказ» и «Красный Крым».

37-мм 70К), поставили РЛС «Залп-М» и произвели другие работы.

Слух о предполагаемой замене 320-мм итальянских пушек на 305-мм отечественные — полнейшая липа: в этом случае пришлось бы делать новые башни. Наоборот, планировалась замена итальянских стволов новыми советскими 320-мм стволами.

В 1951 г. заводу «Баррикады» было дано задание изготовить 320-мм баллистический ствол для башен «Новороссийска». В декабре 1954 г. 320-мм ствол, получивший заводской индекс Бр-104, был сдан заказчику. Испытания его проводились на Ржевке с полигонного станка МП-10.

В боекомплект «Новороссийска» входили итальянские 525-кг бронебойные и 458-кг фугасные снаряды. Бронебойный снаряд при весе заряда 175 кг имел начальную скорость 800 м/с и дальность 28,6 км при угле возвышения 27°.

Началось производство и советских 320-мм снарядов, но были ли они поставлены на линкор, неизвестно. С.В. Елагин и А.Е. Тарас высказали предположение, что в СССР для «Новороссийска» к октябрю 1955 г. были созданы 320-мм снаряды с ядерными боевыми частями*. Я такими данными не располагаю, но считаю вероятность создания такого 320-мм снаряда очень большой.

В мае 1955 г. «Новороссийск» вновь вступил в строй. В течение лета и осени линкор несколько раз выходил в море. 28 октября «Новороссийск» вернулся в Севастополь из очередного похода и занял место в районе Морского госпиталя, встав на две бочки. В 1 ч 31 мин 29 октября 1955 г. под носовой частью линкора между первой и второй башнями и их погребами по правому борту произошел взрыв, разрушивший все горизонтальные перекрытия от днища до палубы полубака. В подводной части корпуса с правого борта образовалась пробоина площадью более 150 м², а с левого вдоль киля — вмятина со стрелой прогиба 2—3 м. Общая площадь повреждений подводной части корпуса составила 340 м² на участке длиной 22 м. Сразу же несколько носовых отсеков заполнились водой, и корабль получил большой дифферент на нос.

* Статья «Гибель линкора «Новороссийск» 29 октября 1955 г.» была включена редактором А.Е. Тарасом в справочник «Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг.» в качестве приложения.

Схема 8

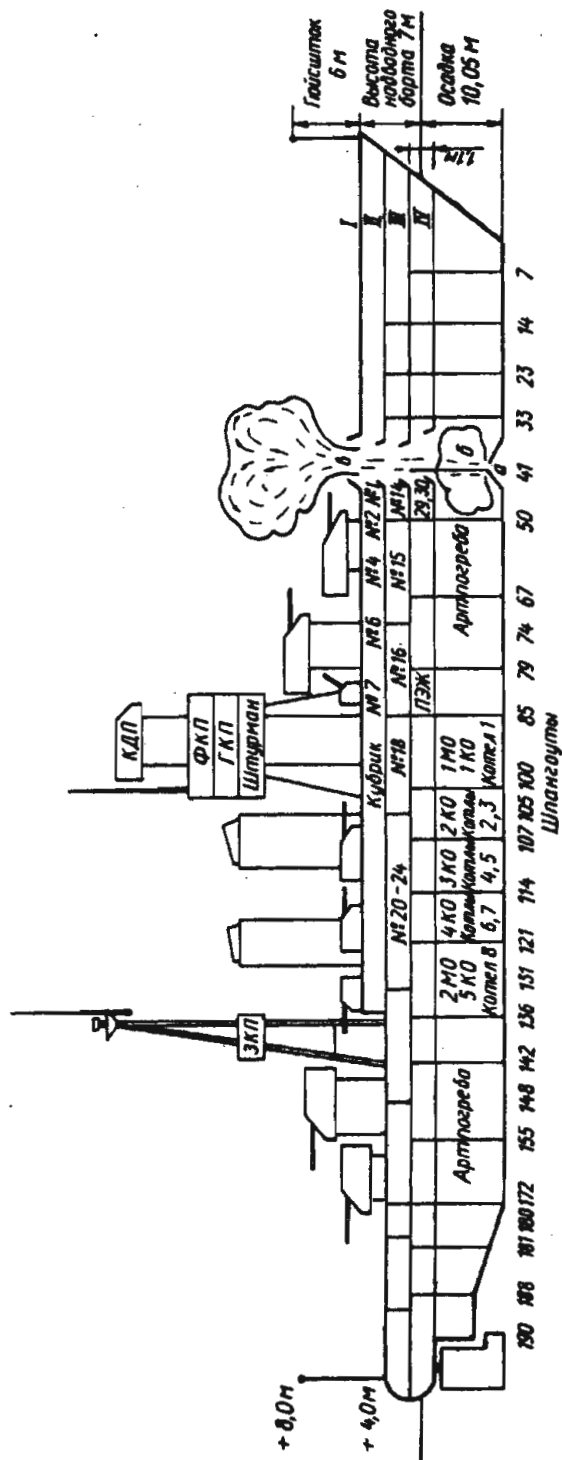


Схема взрыва линкора «Новоросийск» 29 октября 1955 г.

Несмотря на энергичные действия экипажа и немедленно прибывших с других кораблей аварийных партий, остановить распространение воды не удалось, линкор продолжал погружаться носом и терять остойчивость.

Тогда была предпринята попытка отбуксировать «Новороссийск» кормой на прибрежную отмель, но отдали только швартов с кормовой бочки, что позволило лишь развернуть корабль и приблизить корму к Госпитальной стенке до 130 м (глубина там была около 16 м). Преодолеть держащую силу левого якоря и носовой бочки (с нее швартов перерезали только в 3 ч 30 мин, когда нос уже вошел в грунт на 2—3 м) буксиры не смогли.

Можно было приблизиться к берегу, дав задний ход машинами, которые после похода еще не успели остыть, и время подготовки их не превысило бы получаса. Но сделано этого не было. Вскоре крен на левый борт достиг 18—20°, и линкор повалился набок, а в 4 ч 15 мин, т.е. через 2 ч 45 мин после взрыва, опрокинулся вверх килем и затонул.

Причиной опрокидывания стала потеря поперечной остойчивости из-за нарастания дифферента на нос и появления больших свободных поверхностей воды в высокорасположенных отсеках.

В ходе катастрофы погибли 607 человек, из которых приблизительно 50—100 погибли непосредственно из-за взрыва и затопления носовых отсеков, остальные — при опрокидывании корабля и после него.

Своевременной эвакуации экипажа организовано не было. Большинство участников борьбы за непотопляемость корабля и почти весь личный состав электромеханической боевой части остались внутри корабля. Многие из них, оказавшись в воздушных подушках отсеков, были живы почти трое суток. Но спастись удалось только девятерым морякам. Семь из них вышли сами через 5 ч после опрокидывания через прорезанную в кормовой части днища горловину, еще двоих человек спустя 50 ч вытащили водолазы.

Расследованием катастрофы занималась правительственная комиссия во главе с заместителем Председателя Совмина СССР В. Малышевым.

Согласно докладу этой комиссии от 17 октября 1955 г. «можно утверждать, что взрыв 29 октября 1955 г. являлся взрывом заряда, расположенного на дне Севастопольской бухты, в месте якорной стоянки линкора.

В целом из сопоставлений записей геофизических станций можно сделать вывод, что заряд при взрыве был во всяком случае не меньше заряда отечественной мины «АМД-1000» (1000 кг тротила).

Размеры воронки при опыте практически совпали с размерами воронки в месте стоянки линкора «Новороссийск», что свидетельствует о близости величин зарядов при этих взрывах...

На основании произведенных расчетов и соответствующих испытаний экспертной комиссией признается возможным нахождение под линкором донной мины, сохранившей потенциальную боеспособность и не вытравленной при неконтактном тралении вследствие того, что часовой механизм прибора срочности не отработал установленного на нем срока (часы стояли).

Такая мина под влиянием внешнего механического воздействия (толчка) может перейти в опасное состояние и взорваться после доработки часов. Механическим воздействием на механизм мины могло быть следующее:

при постановке линкора на бочки в 18 ч 28 октября 1955 г., в процессе буксировки корабля и подтягивания его к бочкам, якорь-цепь, протаскиваясь по грунту, могла задеть за лежащую на грунте мину. В результате поворачивания или толчка мины мог произойти запуск ранее остановившегося часового механизма взрывателя.

Возможность протравливания якорь-цепью дна бухты в районе нахождения мины, следовательно механического воздействия цепи на мину, считается установленной.

В результате подробного рассмотрения всех обстоятельств и последствий взрыва установлено следующее:

повреждения линкора «Новороссийск» были вызваны взрывом заряда, находившегося на грунте под носовой частью корабля;

вес заряда в тротиловом эквиваленте определяется величиной 1000—1100 кг;

наиболее вероятно, что 29 октября 1955 г. под кораблем имел место взрыв немецкой мины типа RMH или LMB с взрывателем М-1, поставленной в период Великой Отечественной войны» [17. С. 87—88].

Но в том же докладе говорится: «Комиссия установила, что охрана крепости Севастополь от прорыва подводных лодок велась неудовлетворительно.

Вход в базу должен был прикрываться бонами и противоторпедными сетями, поставленными при входе в Севастопольскую бухту...

В ночь с 28 на 29 октября с.г., несмотря на то, что дежурный буксир находился, как обычно, у боновых ворот, последние также не были закрыты, и только после подрыва линкора «Новороссийск» по приказанию начальника оперативного Управления штаба флота их закрыли в 2 часа 35 минут 29 октября, т.е. через 1 час 4 минуты после взрыва.

С целью обнаружения подводных лодок, пытающихся проникнуть в базу, у входа в бухту предусмотрено также непрерывное несение дозора большим охотником за подводными лодками.

Фактически по вине командования 24-й дивизии ОВРа и с ведома штаба флота корабли несли дозор с перерывами, ввиду частого их отвлечения для выполнения других, не собственных дозору задач. Такое грубое нарушение было допущено и в ночь с 28 на 29 октября с.г., когда дозорный большой охотник 28 октября в 5 ч 50 мин был снят с дозора оперативным дежурным 24-й дивизии ОВРа без замены его другим кораблем, послан к мысу Лукулл обеспечивать полеты авиации и вернулся для выполнения дозорной службы только в 1 ч 17 мин 29 октября, т.е. за 14 мин до взрыва.

Наблюдение за подводными лодками осуществлялось шумопеленгаторной станцией «Сатурн-12», установленной у мыса Херсонес. Станция устаревшего типа и малозумные подводные лодки на малом ходу обнаруживать не может. 28 октября с.г. станция находилась в плановом ремонте и не работала с 8 ч 40 мин до 19 ч 00 мин» [17. С. 82—83].

Таким образом: «...в результате систематических, грубых и преступных нарушений приказов и инструкций по водной охране крепости командиром 24 дивизии ОВРа контр-ад-

миралом Галицким и его подчиненными Севастопольская крепость часто оставалась без охраны от проникновения подводных лодок и торпед. Так было и накануне взрыва 28 октября и в ночь с 28 на 29 октября с.г.» [17. С. 83—84].

Выводы комиссии Малышева оспариваются уже почти 50 лет десятками морских специалистов. Версия со взрывом магнитной мины выглядит весьма неубедительно. Для сравнения приведу подрыв крейсера проекта 26 «Киров» (полное водоизмещение 9436 т) на германской мине 17 октября 1945 г. в Финском заливе. Как и в случае с «Новороссийском», взрыв произошел в районе носовой башни. Вес заряда взрывчатого вещества был эквивалентен 910 кг тротила, т.е. приблизительно столько же, что и при взрыве «Новороссийска». «Киров» принял 2000 т воды, потерял ход на 50 мин, но благополучно был отбуксирован в Кронштадт.

Характеры повреждений линкора «Новороссийск» и крейсера «Киров» совершенно различны. Крейсер «Киров» от взрыва магнитной донной неконтактной мины получил контузию корпуса корабля, на днище разошлись швы и т.п. А линкор «Новороссийск» получил сквозную пробойну.

Многие специалисты исключают возможность срабатывания германской мины через 12 лет*. Поэтому можно считать наиболее вероятным источником взрыва диверсию. Первоначально многие специалисты полагали, что взрыв «Новороссийска» — дело рук итальянских подводных диверсантов из 10-й флотилии МАС. Эти диверсанты, которыми командовал князь Валерио Боргезе, прославились подрывом двух британских линкоров «Куин Элизабет» и «Вэлиант» 18 декабря 1941 г. в египетском порту Александрия. После двух взрывов оба линкора легли на грунт. Через несколько месяцев их подняли, а в 1943 г. отремонтировали.

Однако, увы, никаких реальных доводов, что взрыв «Новороссийска» — дело рук «черного князя», пока не представлено. Главный аргумент сторонников итальянского следа — итальянцам было обидно, что «Юлий Цезарь» плавает под советским флагом.

* Германские фирмы давали гарантийный срок годности электрических батарей на мине в воде — 6 месяцев. Все поднятые в Севастополе германские мины в начале 1950-х гг. были небоеспособны.

Делаются намеки и на личные мотивы. Князь Валерио Боргезе был женат на русской графине Дарье Васильевне Олсуфьевой, эмигрировавшей еще ребенком с родителями в 1918 г. Несколько родственников Дарьи были репрессированы и погибли в ГУЛАГе.

Б.А. Каржавин, один из исследователей гибели «Новороссийска», написал Елене Боргезе, дочери Валерио и Дарьи, письмо с просьбой рассказать о роли князя Боргезе в катастрофе линкора «Новороссийск». Она не ответила.

Интересная версия приводится в статье С.В. Елагина и А.Е. Тараса «Гибель линкора «Новороссийск» 29 октября 1955 г.». По их мнению, атака «Новороссийска» была проведена британскими сверхмалыми подводными лодками Х-51, Х-52, Х-53 и Х-54. Эти лодки прибыли в Черное море на борту надводного корабля «примерно 24—25 октября. 25—26 октября диверсионные субмарины на буксире больших подводных лодок начали движение к берегам Крыма...

Успешно выполнив атаку линкора «Севастополь», обе сверхмалые подводные лодки второго эшелона скрытно вышли в открытое море около 3.00 28 октября, где еще до рассвета встретились со своими буксировщиками за пределами территориальных вод СССР» [72. С. 906, 907].

Акция против «Новороссийска» совпала с натовскими маневрами «Босфор-55», в ходе которых линкор «Нью-Джерси» и 5 американских эсминцев пришли в Стамбул (замечу, в нарушение конвенций по Проливам).

На мой взгляд, британский след выглядит куда более убедительным, чем итальянский. Но, увы, и эта версия не имеет документальных подтверждений.

В заключение стоит сказать об истории крейсера «Аоста». Корабль был заложен 24 января 1932 г. на верфи «Одеро-Терин-Орландо» в Ливорно, в строй он вступил 11 июля 1935 г. Водоизмещение крейсера составляло: стандартное — 8662 т, полное — 10 541 т. Вооружение: восемь 152/53-мм орудий в четырех башнях, шесть 100/47-мм универсальных орудий, восемь 37-мм и двенадцать 20-мм зенитных автоматов и два 53-см торпедных аппарата. Толщина броневого пояса у ватерлинии в центральной части — 70 мм, толщина

брони палубы — 35 мм, башни 152-мм орудий — 90 — 40 мм. Максимальная скорость хода — 36,5 узла.

9 сентября 1943 г. крейсер был интернирован союзниками на о. Мальта с рядом других кораблей итальянского флота. 2 марта 1949 г. в Одессе итальянский экипаж передал корабль советскому ВМФ. 30 марта «Аоста» был зачислен в состав бригады крейсеров эскадры Черноморского флота под названием «Сталинград». Но в следующем году его переименовали в «Керчь» в связи с планами строительства тяжелого крейсера «Сталинград».

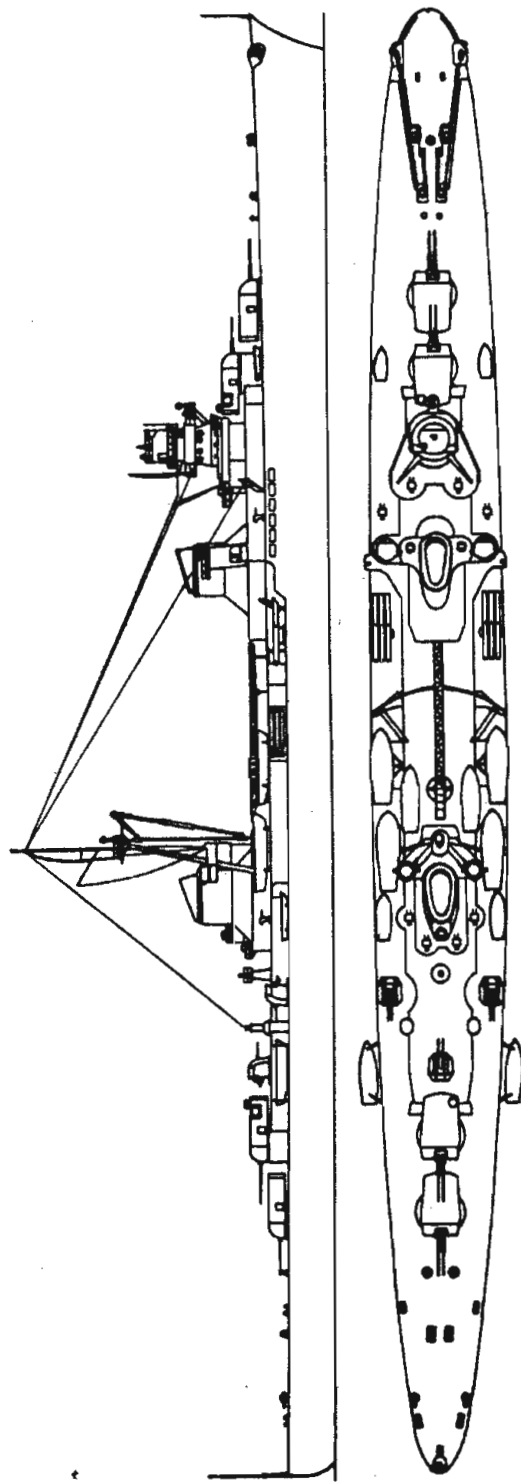
Крейсер «Керчь» входил в боевой состав бригады крейсеров до 17 февраля 1956 г., когда вышел приказ о его переклассификации в учебный крейсер. К марту 1958 г. корабль находился в хорошем состоянии и по заключению специально созданной комиссии мог прослужить еще не менее 5 лет без капитального ремонта, но он попал под кампанию «борьбы с крейсерами». 11 марта 1958 г. вышел приказ о переделке «Керчи» в опытовое судно ОС-32, а почти через год, 20 февраля 1959 г., корабль был исключен из состава ВМФ и сдан в ОФИ для разборки на металл.

Глава 8

Проектирование линкоров в 1941—1953 гг.

Весной 1941 г. ряд представителей Наркомата ВМФ и промышленности вышли в правительство с предложением кардинальной переработки проекта 23НУ для второй серии линкоров. По их мнению, проект 23НУ имел следующие принципиальные недостатки.

1. Малую скорость полного хода: 27—28 узлов.
2. Слабое зенитное вооружение, в первую очередь универсального калибра.
3. Недостаточную бронестойкость носового траверза и барбетов башен главного калибра, а также неудачную схему защиты кормового отсека плавучести (под ангаром гидросамолетов).
4. Чрезвычайно сложную по исполнению «пятнистую» схему бронирования, в которой использовались толстые це-



Крейсер «Керчь» (бывший итальянский «Эммануэль Филиберто Дуке д'Аоста») после модернизации

ментированные броневые плиты семи близких толщин (365, 375, 380, 390, 406, 420 и 425 мм), что не согласовывалось с производственными возможностями изготовителей брони.

5. Принятая в проекте «итальянская» система бортовой конструктивной подводной защиты со сферической переборкой и воздушным цилиндром, как показали опыты с подрывом отсеков, оказалась имеющей меньшую сопротивляемость взрыву, нежели значительно более простая в изготовлении «американская» система с плоскими продольными переборками.

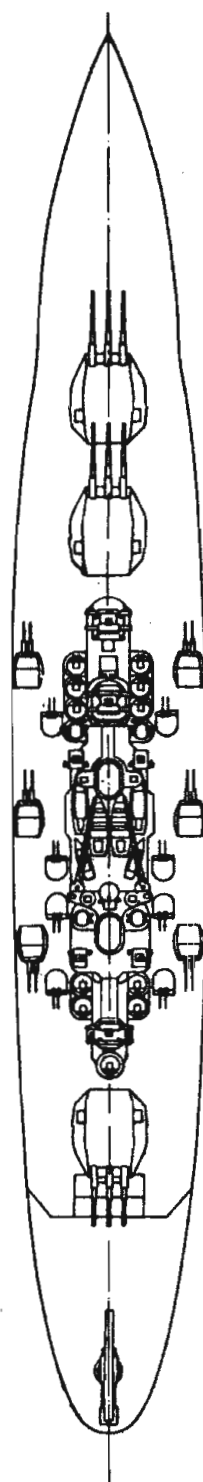
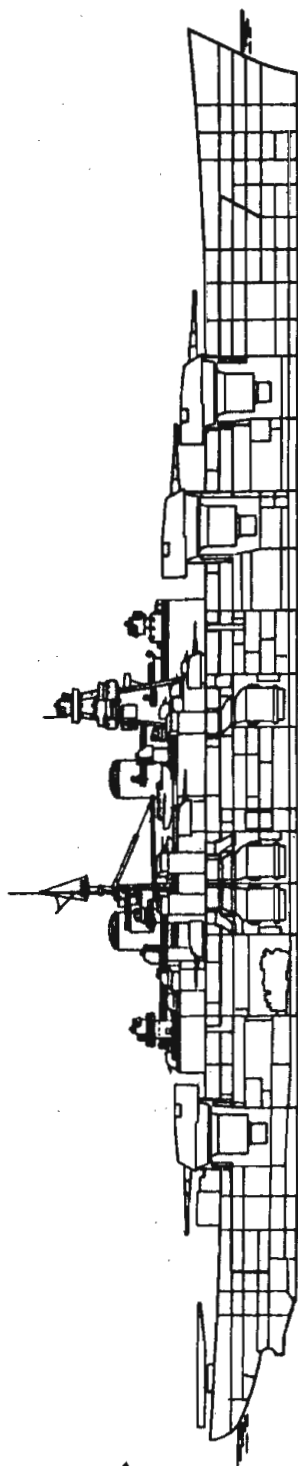
6. Вследствие отсутствия на корабле днищевой конструктивной защиты при разрушенном небронированном надводном борте он мог выдержать по условиям непотопляемости лишь одно поражение торпедой днища.

7. Ограниченная дальность плавания экономическим ходом — меньшая, чем у новых иностранных линкоров.

В мае 1941 г. было разработано и утверждено новое «Предварительное ОТЗ на линейный корабль ВМФ». При сохранении главного калибра (девять 406-мм орудий в трех трехорудийных башнях) и первоначального варианта противоминной артиллерии (двенадцать 152-мм орудий в шести двухорудийных башнях) без изменений, теперь требовалось установить шестнадцать 100-мм стабилизированных орудий (в утвержденном техпроекте 23 было 12 нестабилизированных 100-мм орудий) и увеличить число гидросамолетов КОР-1 с четырех до шести. Скорость полного хода назначалась не менее 30 узлов (вместо 28), а дальность плавания экономическим ходом должна была составлять 10 000 миль (по сравнению с 5580 милями по предыдущему проекту).

Наркомат судостроительной промышленности посчитал этот проект качественно отличным от предыдущего, особенно по дальности плавания и скорости хода, и присвоил ему новый номер — проект 24.

В годы войны проектированием линкоров занималось ЦКБ-4, эвакуированное из Ленинграда в Казань. В июле 1944 г. Наркомат ВМФ внес новые уточнения в оперативно-техническое задание на проектирование линкора: моряки потребовали заменить 152-мм и 100-мм орудия на двенадцать (или более) спаренных 130-мм универсальных устано-



Линкор проекта 24

вок, и 37-мм автоматы — на двенадцать (или более) счетверенных 45-мм автоматов.

Из-за этого демарша Наркомата ВМФ и по другим причинам техпроект 24 в полном объеме так и не был «оздан», а были проработаны лишь отдельные его элементы.

Уже в 1943 г. нашему руководству стало ясно, что перспективным линкорам никогда не придется встречаться с германскими линкорами, и вероятными противниками вновь стали Англия и США. Советское руководство было напугано планами строительства в США линкоров типа «Монтана». 5 таких кораблей были заказаны промышленности 9 сентября 1940 г. Их стандартное водоизмещение составляло 58 тыс. т, а полное — 70 тыс. т. Вооружение: двенадцать 406/50-мм орудий в четырех башнях, двадцать 127/54-мм универсальных орудий, сорок 40-мм и сорок восемь 28-мм автоматов. Скорость хода — 28 узлов.

Линкоры типа «Монтана» были существенно сильнее линкоров проекта 24. Поэтому в 1944—1945 гг. ЦКБ-17, Проектное бюро Научно-технического комитета ВМФ и Военно-морская академия вели эскизное проектирование более мощных, чем проект 24, линкоров с артиллерией главного калибра — двенадцать 406-мм и девять 456-мм орудий; среднего калибра — от двенадцати до двадцати четырех 152-мм и двенадцати 180-мм или восьми 220-мм орудий. Универсальная артиллерия была представлена 100—130-мм орудиями, а зенитная — 37—76-мм пушками в различных сочетаниях. Стандартное водоизмещение проектируемого линкора составляло 75—130 тыс. т, а скорость хода 28—33 узла.

Однако американцы быстро свернули работы по своим суперлинкорам. Начатые работы по «Монтане» и «Огайо» были прекращены в июне 1942 г., а в целом контракт на 5 линкоров был аннулирован 21 июля 1943 г. У нас о прекращении работ по «Монтане» узнали, судя по всему, в конце 1944 — начале 1945 г., тогда и прекратили проработки своих суперлинкоров.

Советское же руководство считало, что линкоры проекта 24 могут стать сильнее самых мощных к 1945 г. линкоров типа «Айова» (девять 406/50-мм орудий).

В начале 1945 г. была создана комиссия под председательством вице-адмирала С.П. Ставицкого, которая готовила новое ОТЗ на линкор. Корабль должен был иметь следующие характеристики: водоизмещение около 75 тыс. т; скорость полного хода — 30 узлов, крейсерская — 24 узла, экономическая — 18 узлов; дальность плавания — 8000 миль. Артиллерийское вооружение: девять 406-мм, двадцать четыре 130-мм универсальных орудий, сорок восемь 45-мм и шестьдесят 25-мм автоматов. Бронирование: защита борта от бронебойного 406-мм снаряда; палубы — от 406-мм бронебойного снаряда и от авиабомбы весом 1000 кг, сброшенной с высоты 5000 м. Авиационное вооружение: 2 катапульты и 6 самолетов. Новизна, по сравнению с предыдущим проектом, состояла в двойном увеличении числа 130—25-мм орудий.

Предполагалось на каждом флоте иметь по одному такому линкору — флагману эскадры надводных кораблей.

При рассмотрении программы послевоенного строительства флота Сталин сказал: «Я не требовал того, чтобы сократить число тяжелых крейсеров. Я бы число линкоров сократил еще, а число тяжелых крейсеров, наоборот, увеличил бы». На это нарком Кузнецов ответил, ссылаясь на опыт других держав, что старался сохранить определенное соотношение между линкорами и тяжелыми крейсерами. Сталин опроверг эти доводы: «У англичан сырьевые базы за океаном, потеря этих баз равносильна смерти, и им нужно иметь в необходимых количествах линкоры. У нас же, наоборот, все сырьевые базы внутри страны. В этом наше преимущество. Поэтому копировать Англию нам незачем... Мы не можем быть рабами проектов. Это — человеческое творчество, и поэтому давайте делать один линкор старый и заложим пару новых»*.

Сталин имел в виду достроить головной корабль проекта 23 и заложить 2 корабля по проекту 24. При этом следует заметить, что о достройке уже заложенных линкоров не могло быть и речи. Их строительство прекратилось согласно постановлению ГКО от 10 сентября 1941 г.

В ходе войны заготовленные для линкора «Советский Союз» броня и другие элементы корпуса частично исполь-

* РГАЭ. Ф. 8899. Оп. 1. Ед. хр. 1485.

зовались в годы блокады Ленинграда. После окончания войны достройку корабля по техническому состоянию стапеля признали нецелесообразной, и в 1949 г. недостроенный корпус был спущен на воду и разрезан на металл.

Линкор «Советская Украина» на стапеле завода № 198 15 августа 1941 г. был захвачен немцами, и его элементы частично использовались ими при строительстве в Николаеве германских малых кораблей. При отступлении немцы подорвали стапель, после чего достройка «Советской Украины» стала невозможной и недостроенный корпус пустили на металл.

Линкор «Советская Россия» на заводе № 402 в Молотовске после войны пытались достроить, однако 18 апреля 1947 г. работы прекратили, и корпус корабля также пошел на металл.

В 1948 г. работы по проекту 24 были переданы из ЦКБ-17 во вновь образованное ЦКБ-Л* (с 1949 г. — ЦКБ-16). В 1950 г. в связи с загрузкой ЦКБ-16 разработкой тяжелого крейсера проекта 82 работы по проекту 24 передали в ЦНИИ-45.

Сталин держал под своим контролем разработку линкора, он был недоволен медленным ходом работ и большим водоизмещением нового корабля. В первой половине 1950 г. Сталин дал указание «побеспокоиться о быстрейшей разработке ТТЗ и предъявлении его на утверждение правительства», и заметил при этом, что «наши конструкторы увлечены большим водоизмещением кораблей и, видимо, раздувают водоизмещение линкора». На совещании 4 марта 1950 г. военно-морской министр И.С. Юмашев задал вопрос, какие пушки ставить на линкор. Сталин ответил, что не более девяти 406-мм. 18 апреля того же года Юмашев утвердил изменения к ОТЗ в декабре 1945 г., направленные прежде всего на уменьшение водоизмещения корабля.

Проект тактико-технического задания на средний линкор стандартным водоизмещением 73 тыс. т был готов к концу 1950 г. Артиллерия главного калибра (406-мм) размещалась в трех трехорудийных башнях МК-1М, причем башни В и С оснащались радиолокационными дальномерами. Система ПУС обеспечивалась данными для стрельбы от двух КДП 2-8-10

* Л — линкоров.

(с 8- и 10-метровыми дальномерами) и от двух стрельбовых РЛС типа «Залп».

Универсальные 130-мм орудия находились в восьми спаренных башенных установках БЛ-110, сведенных в четыре батареи. Каждая батарея обеспечивалась данными для стрельбы одним стабилизированным постом наводки СПН-500 с РЛС типа «Якорь» и одним башенным радиолокационным дальномером.

Зенитная артиллерия состояла из двенадцати счетверенных 45-мм автоматов СМ-20-ЗИФ с шестью радиолокационными системами управления типа «Фут-Б» и из двенадцати счетверенных 25-мм автоматов БЛ-120, не имевших радиолокационной наводки.

Авиационного вооружения по проекту ТТЗ на линкоре не предусматривалось.

Радиотехнические средства состояли из РЛС дальнего обнаружения воздушных целей, РЛС обнаружения надводных целей «Риф», системы госопознавания и двух тепловыделенгаторов типа «Солнце». Проектом ТТЗ предусматривалось и другое радиоэлектронное вооружение.

Конструктивная защита намечалась более сильной, чем на американских линкорах типа «Айова». Точной информации по этим линкорам не было, и много позднее выяснилось, что наши разработчики ориентировались на данные по толщине брони американских линкоров, оказавшиеся завышенными в 1,2—1,35 раза.

По проекту ТТЗ главная энергетическая установка должна была обеспечить скорость хода не менее 30 узлов. Она включала четыре главных турбозубчатых агрегата мощностью по 70 000 л.с.

Дальность плавания с 18-узловой скоростью составляла 6000 миль при запасе топлива 8200 т. Интересной особенностью проекта стало наличие двух крыльчатых движителей с электроприводом, обеспечивавших повышение маневренности на малых ходах.

Стоимость постройки одного корабля составила бы 2026 млн руб., что получалось почти в два раза дороже, чем постройка одного тяжелого крейсера проекта 82 (1168 млн руб.),

и в шесть раз дороже постройки легкого крейсера проекта 68бис (322 млн руб.).

Сравнивая проектные данные нашего перспективного линкора с данными американского линкора «Айова», видно, что наш корабль при близком составе вооружения, но меньшем боекомплекте на один ствол превосходил «американца» по мощи своей надводной и подводной конструктивной защиты. Это обусловило его существенно большее (в 1,4 раза) водоизмещение, увеличенную мощность главной энергетической установки (в 1,3 раза), но несколько меньшую скорость полного хода.

В конце 1950 г. проект ТТЗ был представлен на согласование в Министерство судостроительной промышленности, руководство которого поручило его рассмотрение ЦНИИ-45. Институт рекомендовал министерству воздержаться от согласования этого задания, отметив в своем заключении, что оно предусматривает создание типичного линкора периода Второй мировой войны и не учитывает современного состояния средств нападения противника, а также перспектив развития боевой техники за время разработки проекта и постройки корабля. При этом конструкторы ЦНИИ-45 предлагали начать разработку малых линкоров, способных в составе соединения из двух-трех кораблей решать задачи одного линкора проекта 24, а одиночным кораблем — задачи тяжелого крейсера проекта 82.

В начале апреля 1951 г. это предложение было рассмотрено и одобрено на совещании ведущих специалистов и главных конструкторов ЦКБ, созванном Министерством судостроительной промышленности, после чего Письмом от 13 апреля 1951 г. Минсудпром отказался согласовывать ТТЗ. Совещание рекомендовало провести углубленную проработку корабля ограниченного водоизмещения с уменьшенным против обычного составом артиллерии главного калибра.

Во исполнение этого решения к концу 1951 г. в ЦНИИ-45 была завершена работа «Обоснование выбора типа линейного корабля» (руководитель — Ф.Е. Бесполов, ответственный исполнитель — вице-адмирал в отставке С.П. Ставицкий). Основные положения данной работы были следующие.

1. Создание «средних» линкоров проекта 24 нецелесообразно, так как они не будут иметь решающих преимуществ перед американскими кораблями типа «Айова», и их дуэль с последними окажется, скорее всего, безрезультатной. Для борьбы с крейсерами противника такие корабли использовать нерационально, поскольку эта задача может более экономично решаться тяжелыми крейсерами проекта 82.

2. Для достижения решающего превосходства перед наиболее мощными линкорами вероятного противника наш линкор должен быть вооружен 457-мм орудиями главного калибра и 180—220-мм артиллерией среднего калибра (для ослабления корабля противника в период сближения с ним путем вывода из строя отдельными попаданиями фугасных снарядов с больших дистанций КДП и артиллерийских РЛС) и иметь надежную защиту от 406-мм снарядов, крупных авиабомб и торпед, которая в условиях быстрого прогресса средств поражения не может быть абсолютной.

Такой «большой» линкор со скоростью хода не менее 30 узлов будет иметь водоизмещение свыше 100 тыс. т, и создание подобных кораблей на существующей производственной базе, а тем более в достаточном количестве, невозможно.

Споры по конструкции линкора то затухали, то вновь разгорались и не прекращались до самой смерти И.В. Сталина. После 5 марта 1953 г. все разговоры о строительстве линкора прекратились сами собой.

Начиная с 1960-х гг. многие авторы указывают, что проектирование линкоров в послевоенный период было анахронизмом и строительством линкоров не занималась ни одна страна в мире, кроме СССР. Утверждение это достаточно спорное.

Начнем с того, что последний британский линкор «Вэнград» (восемь 381-мм и шестнадцать 133-мм орудий) вошел в строй 25 апреля 1946 г., а последний французский линкор «Жан Бар» (восемь 380-мм и двенадцать 152-мм орудий) окончательно вошел в строй аж в 1951 г. Что же касается США, то у них и так хватало линкоров и не было нужды строить новые. Зато, как мы увидим позже, американцы свыше 50 лет использовали линкоры почти во всех своих локальных войнах.

Прежде чем перейти к рассказу о строительстве тяжелых и легких крейсеров в СССР, следует рассмотреть три важных вопроса, без которых невозможно правильно оценить дальнейшие советские судостроительные программы. Это:

1) создание послевоенной корабельной артиллерии в СССР;

2) изменения в военной стратегии в связи с появлением ядерного оружия;

3) работы по созданию ракетного оружия у нас и в США.

Глава 9

Артиллерия для нового флота

Во второй половине 1930-х гг. имело место серьезное отставание в проектировании и создании опытных образцов оружия для предвоенного океанского флота. И тогда созданием корабельных орудий занялся... НКВД. В результате в тюрьме «Кресты» было создано артиллерийское конструкторское бюро, которое должно было стать ведущим в области морской артиллерии.

Само по себе создание очередной шаражки не было в то время чем-то экстраординарным. Шараги, т.е. особые КБ ОГПУ (НКВД), стали создаваться согласно циркуляру от 15 мая 1930 г., подписанному председателем ВСНХ В.В. Куйбышевым и заместителем председателя ОГПУ Г. Ягодой. В циркуляре говорилось, что «за последние 2—3 года органами ОГПУ были раскрыты контрреволюционные вредительские организации в ряде отраслей нашего хозяйства», в связи с этим предлагалось «использовать вредителей... таким образом, чтобы работа их проходила главным образом в помещении органов ОГПУ. Для этого отбирать заслуживающих доверие специалистов. Оказывать им содействие в деле постановки опытных работ...» [62. Т. 2. С. 166—167].

Наиболее известными у нас стали в 1990-е гг. авиационные шараги, поскольку там работали такие знаменитости, как С.П. Королев и А.Н. Туполев. Но были и небольшие артиллерийские шаражки. Так, например, в середине 1930-х гг. группа инженеров-зэков в подмосковной деревне Подлипки

на заводе № 8 доработала полуавтоматические затворы на 45-мм противотанковых пушках 19К и танковых 20К. Но если об авиационных шаражках уже в начале 1990-х гг. было подробно написано в десятках книг и журналов, то впервые об артиллерийской шаражке автор написал в 1996 г. в статье «Атлантида нашей артиллерии», опубликованной в журнале «Военные знания» (1996. № 11).

20 апреля 1938 г. вышел приказ наркома внутренних дел об организации ОТБ УНКВД по Ленинградской области*. В приложении к приказу говорилось: «ОТБ УНКВД Ленинградской области организовано в целях временного использования заключенных специалистов для выполнения специальных конструкторских работ оборонного значения. Основной задачей ОТБ является устранение выявленных конструкторских дефектов в морских и береговых артиллерийских системах, изготовленных по чертежам ленинградского завода «Большевик», а также разработка проектов и рабочих чертежей новых артиллерийских систем и модернизация систем, состоящих на вооружении флота и береговой обороны» [12. С. 48].

Первым начальником ОТБ стал военинженер 1 ранга Ломотько**, а в послевоенные годы — подполковник Балашов и подполковник (затем полковник) Беспалов.

Рабочие помещения ОТБ размещались на территории «Крестов» в четырехэтажном здании, выходившем глухим торцом на улицу Комсомола. В подвальном помещении находилась столоярка.

Бывший заключенный С.И. Фомченко, в октябре 1937 г. приговоренный к 10 годам лишения свободы, впоследствии вспоминал: «...закрытый «воронок» доставляет меня в «Кресты». Где-то в середине дня меня вызвали и через двор повели в столовую, просторное полуподвальное помещение со сводчатыми потолками, уставленное длинными столами. К столам были приставлены стулья, а не скамейки, как приличествовало бы для нашего брата. Но не это меня тогда по-

* Приказ наркома внутренних дел СССР № 00240 от 20.04.1939 г., Москва.

** В большинстве документов того времени инициалы, к сожалению, не приводятся.

разило. Передо мной поставили глубокую эмалированную миску, полную до краев нарезанными горячими сосисками, политыми томатным соусом. Так в тюрьмах не кормят. Повели в баню, где мылся я в тот раз один, дали чистое белье и отвели меня в спальню. Спальня, как и ряд других подобных, размещалась в небольшом одноэтажном здании, у ворот, выходящих на улицу Комсомола. Если бы не тяжелая тюремная дверь (хоть и без «кормушки») да не решетка на окне, то это была типичная комната студенческого общежития. Четыре железные кровати с панцирными сетками по углам, канцелярский столик у окна с видом на внешнюю стену, платяной шкаф у двери. Да еще поставлена пятая кровать посередине — это для меня. Все застланы аккуратно, чистое белье. Никого нет. Соседи мои явились к вечеру. Сразу ужин, в той же столовой.

В столовой я оказался единственным в телогрейке — костюмы, рубашки, галстуки... Боже мой, куда я попал?..

Столы накрыты белыми скатертями, ужин разносили официанты в белых куртках. (Как я узнал позже, это были тоже заключенные, бытовики.) У каждого прибора приготовлен небольшой чистый листок бумаги. Соседи мне объяснили, что это для заказа на завтра.

Возможности заказа достаточно характеризуются тем, что некоторые избегали заказывать жареную курицу, чтобы не возиться с костями и не пачкать рук. Все подавалось в тарелках (а не в алюминиевых мисках!), горячее, прямо с плиты» [12. С. 59].

Да и сам автор, работая в архивах и натываясь на редкие документы, связанные с ОТБ, иной раз с трудом соображал, что речь идет о зэках.

Вот, к примеру, заседание коллектива ОТБ в декабре 1939 г., посвященное годовому отчету бюро. Выдержки из раздела «Штаты з/к специалистов»: «Пополнение до предусмотренных сметой коллектива проводилось в течение двух кварталов года с большими трудностями, и лишь только в течение 3-го и 4-го кварталов нам удалось довести количество до 146 чел. специалистов и 12 чел. обслуживающих, всего до 158 человек. Среднесписочный состав в течение года выражается 136 чел., а сметой предусматривалось 130 чел.».

И далее: «Товарищи, программа работ на 1940 г. напряженная, она требует от нас напряжения сил и максимума энергии на ее выполнение. Коллектив наш вполне здоровый и, я бы сказал, хорошо спаянный, и не боится никаких трудностей, а следовательно, мы, большевики, партийные и непартийные, должны сказать свое веское слово, что план работы на 1940 г. будет честно и высококачественно досрочно выполнен, к этому, товарищи, и призываю я вас всех».

Уверен, что многие читатели среднего и старшего возраста часто слышали такие трафаретные фразы у себя на работе на профсоюзных и партийных собраниях в 1970 — 1980-х гг.

Из выступления Муравьева (из отчета не ясно, зэк или вольнонаемный): «Работы, предложенные нам Партией и Правительством на 1940 г., мы должны также выполнить с честью и досрочно, для этого необходимо нам всем взять на себя конкретные практические социалистические обязательства»*.

Как видим, к концу 1939 г. в ОТБ работали 136 специалистов-зэков. Фамилии всех заключенных установить не удалось, поскольку вся документация, касающаяся ОТБ, засекречена до сих пор**. Однако ряд фамилий уже можно назвать. Это Виктор Леонидович Бродский, Эдуард Эдуардович Папмель, Антоний Северинович Точинский, Александр Лазаревич Константинов, Андрей Митрофанович Журавский, Николай Сергеевич Кошляков и Михаил Юрьевич Цирульников.

Ведущим конструктором ОТБ с начала его функционирования был Сергей Иванович Лодкин, ранее работавший конструктором на Балтийском и Металлическом заводах и арестованный в 1933 г. Лодкина обвинили в передаче сведений о советском ВМФ чешской разведке и приговорили к 10 годам. До 1937 г. Сергей Иванович катал тачку на строительстве Беломорско-Балтийского канала, где заболел туберкулезом, а затем был отправлен в Ленинград, где в 1938 г. и возглавил ОТБ.

В довоенный период в ОТБ была организована ресторанная система питания. Заключенные специалисты полу-

* ГАНХ им. В.Г. Плеханова. Ф. 8173. Оп. 1. Д. 180.

** Автор же работал с документами других КБ, отчетами полигонов и т.п. и буквально по крупинкам собрал материалы по ОТБ.

чали зарплату 50—240 руб. в месяц. Им выдавалась бесплатная одежда — костюмы, рубашки, галстуки, так как заключенные часто ездили в командировки на заводы, в основном на «Большевик».

На заключенных специалистов оформлялся допуск к секретной работе. Заключенных руководителей проектов и старших инженеров при выездах на заводы, производственные совещания или на полигонные испытания сопровождали конвоиры в штатском. Но ни на производственные совещания, ни в цеха, ни на стрельбище их не допускали. Охрана дожидалась своих подопечных в проходной или в 1-м отделе. Никому не приходило в голову, что приехавшие специалисты — зэки, так как все они были хорошо одеты, подстрижены и побриты. Замечу, что в ОТБ всегда была хорошая парикмахерская.

Забегая вперед, скажу, что когда в конце 1940-х гг. у зэков стали кончаться десятилетние сроки, то они оказывались перед сложным выбором: остаться работать в шараге, но уже вольнонаемным сотрудником, или отправиться за 101-й километр от Москвы, Ленинграда и других крупных городов и при этом иметь ограничения в выборе работы. Очень многие выбирали шарагу и получали специальные пропуска МВД. С.И. Фомченко вспоминал: «Один наш конструктор прыгнул на ходу с трамвая на Литейном, как раз напротив Большого дома, а на тротуаре, как на грех, милиционер: «Ваши документы». Неудачник протягивает пропуск. Постовой, коротенько взглянув, возвращает и, беря под козырек, со вздохом, горестно комментирует: «Сами же законы пишете, сами же нарушаете». В КБ, конечно, веселье» [12. С. 67].

В июле 1941 г. началась эвакуация ОТБ из Ленинграда. Документы, освещающие этот процесс, увы, хранятся в секретных архивах ФСБ. Известно лишь, что зэки из «Крестов» попали и в Томск, и в Молотовск, где работали в 20-м отделе при судостроительном заводе № 402.

К лету 1942 г. большая часть сотрудников ОТБ была сосредоточена в Перми (город с 1940 г. по 1957 г. назывался Молотов, но я буду использовать более привычное для читателей название). В Перми сотрудники ОТБ были разбросаны по нескольким зданиям в разных частях города, по край-

ней мере одно из них находилось на территории артиллерийского завода № 172 им. Молотова. По названию этого завода ОТБ было переименовано в ОКБ-172. Сразу замечу, что на заводе № 172 и до 1942 г., и после функционировало свое конструкторское бюро, где работали вольнонаемные инженеры. Чтобы их различать, я в «Энциклопедии отечественной артиллерии» писал ОКБ-172 и ОКБ завода № 172.

В декабре 1944 г. ОКБ-172 вернулось в Ленинград в свои старые помещения в «Крестах». Туда же в мае 1945 г. из Молотовска был переведен в полном составе 20-й отдел завода № 402.

Работа в ОКБ велась напряженная, приходилось трудиться по 10 ч в сутки. Первое время после возвращения в Ленинград снабжение и питание заключенных специалистов были скудными, но после 9 мая 1945 г. все нормализовалось. Рабочий день сократился до 8 ч, питание улучшилось, появились выходные и праздничные дни, два-три раза в месяц для заключенных устраивалась баня.

В ОКБ имелась замечательная техническая библиотека, которая получала технические журналы как на русском, так и на иностранных языках. Газет в библиотеке не было, но радио работало.

Первым и очень важным заданием, возложенным правительством на ОТБ, было создание новых башенных установок для лидеров и эсминцев. Дело в том, что находившаяся в производстве 130-мм палубная установка Б-13, которая поступила на вооружение лидеров проектов 1 и 38 и эсминцев проектов 7 и 7У, имела ряд конструктивных недостатков. Так, она имела лишь ручные приводы наведения, картузное зарядание, досылатель работал из рук вон плохо и т.д. В довершение, угол возвышения ее не превышал 45°. Таким образом, пушка Б-13 абсолютно не годилась для зенитной стрельбы, хотя начальство на всякий случай отпечатало для нее таблицы зенитной стрельбы — бумага, как говорится, все стерпит. В ходе войны из Б-13, правда, был сбит один германский самолет (на Северном флоте), но абсолютно случайно. С равным успехом зенитным орудием можно считать 82-мм миномет, так как в ходе войны несколько самолетов напоролось на 82-мм мины.

Первый вариант тактико-технического задания на 130-мм башенную двухорудийную установку был выдан 15 апреля 1936 г. Эскизный проект утвержден 19 октября 1938 г. Установка предназначалась для лидеров проектов 20 и 48 и эсминцев проекта 30. Для обоих проектов лидеров жесткие барабаны были первоначально спроектированы под 130-мм артсистемы Б-31, так и не вышедшие из стадии проектирования, у которых оба ствола находились в одной люльке.

Новый технический проект был произведен ОТБ и утвержден 16 февраля 1939 г. Установка получила название Б-2ЛМ (башенная двухорудийная для лидеров и миноносцев)*. Качающаяся часть установки изготавливалась заводом «Большевик», а остальные части — Ленинградским металлургическим заводом.

Заводские испытания опытного образца Б-2ЛМ были проведены на ЛМЗ в июле—августе 1940 г. Полигонные испытания прошли в два этапа: с 4 декабря 1940 г. по 27 января 1941 г. и с 27 апреля по 27 мая 1941 г. Всего сделано 240 выстрелов. По результатам испытаний установка была рекомендована к принятию на вооружение.

К 8 июля 1941 г. три башни Б-2ЛМ были установлены на лидере «Ташкент» вместо Б-13. Государственные корабельные испытания проведены на нем же в июле 1941 г. в Севастопольской бухте. Вследствие поспешной эвакуации на заводе № 198 в Николаеве были оставлены 5 башен Б-2ЛМ. В 1942 г. ГКО обязал Наркомат судостроительной промышленности организовать производство установок Б-2ЛМ в Молотовске на заводе № 402.

В послевоенный период производство Б-2ЛМ велось до 1953 г. на заводах «Большевик», Старокраматорском машиностроительном заводе и на заводе № 75 (г. Юрга).

Кроме «Ташкента», Б-2ЛМ устанавливали на эсминцах проектов 30К, 30бис и одном эсминце проекта 7.

Установка Б-2ЛМ имела ствол-моноблок с глубокой нарезкой. Затвор поршневой двухтактный. Хотя проектом предусматривалось пневматическое открывание затворов, открывались они вручную. Каждое орудие имело свою люльку.

* Собственного индекса ОТБ тогда еще не имело.

Качающаяся часть аналогична Б-13. Механизмы вертикального и горизонтального наведения имели электроприводы.

Бронирование Б-2ЛМ было легким (противоосколочным). Стенки башни (кругом) и крыша имели броню толщиной 8 мм. Общий вес башни составлял 49 т. Скорострельность на один ствол проектировалась 12 выстр./мин. Боеприпасы и баллистика Б-2ЛМ полностью совпадали со снарядами и баллистикой 130-мм пушки Б-13.

В декабре 1938 г. ОТБ представило эскизные схемы 130-мм башенных установок Б-2-КМ для крейсеров и мониторов. Установки Б-2-КМ на 80% были унифицированы с Б-2-ЛМ. Проект Б-2-КМ не приняли, хотя он и получил хорошую оценку руководства ВМС.

2 мая 1942 г. ГКО обязал Наркомсудпром (постановление № 1684сс) организовать производство 130-мм башен для мониторов и эсминцев проекта 30 (всего 16 башен) на заводе № 402.

Изготавливать две принципиально разные установки заводу № 402 в условиях военного времени было нереально. В связи с этим ОКБ-172 разработало технический и рабочий проекты установки для мониторов, которая получила индекс Б-2-ЛМТ (Т — тяжелая). Установки Б-2-ЛМТ были на 80% унифицированы с Б-2-ЛМ. Все работы по проектированию Б-2-ЛМТ были закончены к концу 1943 г.

Основным отличием башни Б-2-ЛМТ от Б-2-ЛМ была более толстая броня. Лобовая и задняя стенки Б-2-ЛМТ имели толщину 100 мм, а бок и крыша — 50 мм. Общий вес башни при этом возрос до 91 т.

Башенные установки Б-2ЛМ, как и Б-13, не годились для зенитной стрельбы. Это было связано с малым (45°) углом возвышения, низкой скорострельностью, картузным заряданием и т.д. Для новых эсминцев в 1939 г. ОТБ получило тактико-технические требования на двухорудийную башенную универсальную установку, эскизный проект которой был закончен ОТБ 26 декабря 1939 г. Установка получила название Б-2-У (башенная двухорудийная универсальная), замечу, что и качающаяся часть установки называлась Б-2-У.

Б-2-У имела ствол длиной 55 клб со свободной трубой и горизонтальный клиновой затвор с полуавтоматикой пружинного действия.

жинного типа. Люлька индивидуальная для каждого ствола. Установка стабилизировалась в горизонтальной плоскости.

Угол возвышения Б-2-У составлял -5° ; $+85^{\circ}$. Электрические приводы обеспечивали скорость наведения по вертикали до 12 град./с, а по горизонтали — 20 град./с.

Впервые в советских корабельных орудиях применялся автоматический установщик трубки (взрывателя) — АУТ. Башня установки имела броню кругом 8 мм, за исключением 10-мм задней стенки, что было сделано для уравнивания системы. Установка имела систему управления стрельбой «Смена», прицел МБ-6/ВБ-1. Скорострельность ее достигала 13 залпов в минуту. Начальная скорость снаряда — 900 м/с. Дальность стрельбы — 28,6 км, потолок — 13 км.

В апреле 1940 г. нарком ВМФ распорядился вооружить проектируемый эсминец проекта 35 (водоизмещение 2000 т) тремя установками Б-2-У. Закладка головного эсминца планировалась на 1942 г.

В 1940 г. завод «Большевик» совместно с заводом № 371 им. Сталина приступил к изготовлению опытного образца Б-2-У, но с началом войны работы по нему прекратили.

Осенью 1942 г. началось проектирование эсминца проекта 40 водоизмещением 2700 т. В 1943 г. для него ОКБ-172 разработало модернизированный вариант 130-мм универсальной установки Б-2-У-ТЛ. Строительство эсминцев проекта 40 предполагалось начать в 1946 г., но уже в 1945 г. работы по ним и по Б-2-У-ТЛ были прекращены.

Кроме того, в 1939 г. ОТБ получило ТТЗ на установку МУ-1 с баллистикой и боеприпасами 180-мм пушки Б-1-П и в том же году разработало ее эскизный проект.

В 1943 г. ОКБ-172 разработало технический проект МУ-1, который был утвержден начальником Артиллерийского управления 22 июня 1944 г.

Согласно постановлению ГКО № 7849 от 16 марта 1945 г. изготовление серии МУ-1 было произведено без предварительной постройки и испытания головного образца. Завод «Баррикады» изготовил серию в двенадцать качающихся частей МУ-1 в 1947 г. Двенадцать установок МУ-1 изготовил Ленинградский металлический завод. Причем клепаный стол

был заменен на сварной. В IV квартале 1947 г. ЛМЗ было закончено 8 установок и в I квартале 1948 г. — 4 установки.

Головной образец МУ-1 (ствол № 3, станок № 2) прошел испытания на полигоне в два этапа: с 26 октября по 3 декабря 1947 г. и с 19 февраля по 20 марта 1948 г. Всего было сделано 352 выстрела. Результаты признали удовлетворительными, и МУ-1 рекомендовали к принятию на вооружение.

Первые четыре установки МУ-1 (№ 5, 6, 7 и 8) в соответствии с постановлением Совмина от 30 декабря 1949 г. № 5924-2227сс в 1952 г. были смонтированы на батарее № 127 в Порт-Артуре. Строилась батарея с 1950 г. по 1953 г. Государственные испытания батареи проводились с ноября 1953 г. по январь 1954 г. Приказом Главкома ВМС от 9 апреля 1954 г. № 00137 180-мм четырехорудийная батарея МУ-1 с ПУС «Москва-2с-ЦМ» была принята в состав береговой обороны Порт-Артура.

В 1953 г. на Камчатке у мыса Безымянный началось строительство батареи № 41 в составе четырех установок МУ-1. Батарея вошла в строй в 1957 г., а была расформирована директивой Главного штаба ВМФ от 12 марта 1974 г.

В палубном варианте МУ-1 предполагалось устанавливать на кораблях, а в береговом варианте — в одноорудийных башнях. Кроме того, качающаяся часть МУ-1 могла быть установлена на железнодорожном транспортере ТМ-1-180, на береговой щитовой установке МО-1-180 и на береговой башенной установке МБ-2-180. Однако по указанию Н.С. Хрущева все эти работы были прекращены в 1955—1957 гг.

В марте 1939 г. в АНИМИ разработали тактико-техническое задание на проектирование 152/57-мм открытой палубной и береговой установки (позднее названной МУ-2). Согласно ТТЗ установка должна иметь ствол и баллистические данные 152-мм пушки Б-38, которая использовалась в установках МК-5 крейсеров проекта 68, и станок штыревого типа с коробчатым щитом. Приказом наркома Вооруженных Сил от 21 сентября 1939 г. № 254сс на ОТБ было возложено проектирование этой установки.

8 декабря 1939 г. в ОТБ состоялось техническое совещание по МУ-2, где рассматривались два варианта установки:

с изменениями качающейся части Б-38 и без изменений. Первый вариант имел следующие преимущества: привод затвора пневматический; применение досылателя без расхода воздуха по типу Б-2ЛМ; расположение системы и ее механизмы более компактны. Вторым вариантом было быстрее проектировать, и можно было выпустить рабочие чертежи уже в апреле 1940 г. Собрание решило делать установку без изменений (по второму варианту).

Фактически же ствол МУ-2 имел казенник принципиально другого типа, чем у Б-38, из-за чего стволы МУ-2 и Б-38 требовали различные типы станков.

Договор Артуправления ВМФ с ОКБ на разработку техпроекта был заключен 21 марта 1940 г., и сразу же заводу «Большевик» заказали головную серию из 20 установок.

Впервые для открытых установок (в береговом и корабельном вариантах) была запроектирована подача боеприпасов через штырь.

Первая батарея береговых пушек МУ-2 (из 20 заказанных) была изготовлена на заводе «Большевик» по чертежам и техническим условиям ОТБ. Головной образец МУ-2 был предъявлен Комиссии 26 июня 1941 г. На НИАП образец доставили 29 июня, а испытания стрельбой проводились с 4 по 11 июля. Лейнер у установки МУ-2 тот же, что и у Б-38.

В сентябре 1941 г. на НИАПе была испытана 152-мм система МУ-2 на железнодорожном транспортере Б-64. В начале войны на НИМАПе были проведены контрольные отстрелы шести качающихся частей МУ-2.

В 1940 г. АНИМИ дал заказ заводу № 172 на проектирование 152-мм пушки на мехтяге на базе МУ-2 с качающейся частью Б-38, со сроком готовности техпроекта в IV квартале 1941 г.

В 1941 г. в ОКБ-172 разработали следующие эскизные схемы: МУ-2/Б-4 — установка МУ-2 на лафете Б-4 и МУ-2/П — установка МУ-2 на возимом основании. В 1944 г. ОКБ-172 была проведена корректировка рабочих чертежей МУ-2 перед запуском в серию. В 1945—1946 гг. на заводе «Большевик» изготовили головную серию МУ-2 в береговом варианте.

В 1947 г. ОКБ-172 была проведена новая корректировка чертежей МУ-2 по итогам изготовления головной партии. В

конструкцию установки внесли конструктивные и технологические изменения, как-то: кованый казенник заменен литым, вместо клепаного боевого стола ввели сварной, большинство деталей стали изготавливаться путем штамповки и т.д.

После этого установки, изготовленные по измененным чертежам выпуска 1947 г., стали именоваться МУ-2 II серии.

В описании установки МУ-2-Ис, изданном в 1952 г., говорится только о ручном приводе вертикального наведения. Тем не менее в приводах вертикального и горизонтального наведения сохранились рычаги переключения с ручного на электрический приводы.

В 1946 г. завод «Большевик» сдал 18 установок МУ-2, в 1947 — 32, в 1948 — 16 и в 1950 — 16.

На 1 января 1991 г. в ВМФ оставалось 15 установок МУ-2 II серии. Из них 4 — на батареях Северного флота (батарея № 10), 4 — на батареях Черноморского флота и 7 — на центральных складах.

В 1948 г. был утвержден технический проект МУ-2М, разработанный ОКБ-172. Установка МУ-2М предназначалась для стационарных батарей береговой обороны и являлась модернизацией МУ-2-Ис. Модернизация заключалась во введении пружинного досылателя по типу МУ-1 и в установлении круговой броневой защиты.

Опытный образец МУ-2М с круговой броней был изготовлен заводом «Большевик» и прошел заводские испытания в 1952 г. В ходе этих испытаний сместился лейнер, определен ряд других конструктивных недоработок. Проект было решено доработать в КБ завода, главный конструктор Т.Д. Вылкост. В конце 1952 г. системе решили присвоить новый «большевистский» индекс «Б-140». Но почему-то этот индекс не прижился, и установка получила индекс МУ-2МБ (башенная — ?). Угол вертикального наведения остался -2° ; $+40^{\circ}$. Электрических приводов не было по-прежнему, зато угол заряжания стал $+10^{\circ}$; $+25^{\circ}$ вместо 0° ; $+12^{\circ}$. Соответственно возросла скорострельность на больших углах. МУ-2МБ должна была иметь ПУС «Буря» или «Москва».

В 1955 г. установка МУ-2МБ прошла заводские и полигонные испытания, и на этом все работы по ней были прекращены.

Все попытки создания универсальных 130-мм установок в 1938—1945 гг. закончились неудачей. Однако универсальные установки срочно требовались для новых эсминцев и крейсеров, и с 1946 г. ОКБ-172 сделало их разработку своей приоритетной темой. Замечу, что начиная с 1939 г. ОТБ (ОКБ-172) разработало десятки образцов и армейских орудий — противотанковых, дивизионных, большой и особой мощности, казематных, зенитных и т.д. Чего только стоит изготовленная в 1941 г. 356-мм пушка на железнодорожной установке ТП-1 и 500-мм гаубица на железнодорожной установке ТГ-1. Однако рассказ о них выходит за рамки темы, и я отсылаю читателя к моей «Энциклопедии отечественной артиллерии».

В 1946 г. ОКБ-172 разработало технический проект двухорудийной универсальной башенной установки БЛ-109 для лидеров и эсминцев. В I квартале 1947 г. ОКБ-172 закончило рабочие чертежи БЛ-109 с расчетом установки на эсминцы проекта 30бис.

Изготовление БЛ-109 планировалось на ЛМЗ, а качающихся частей — на заводе «Большевик». Однако позже было решено, что «Большевик» будет изготавливать установки полностью. Заводом «Большевик» были изготовлены шесть установок.

Установка БЛ-109 на эсминцы проекта 30бис требовала доработки в техническом проекте корабля, на что не согласилось Министерство судостроительной промышленности, и на эсминцы вновь стали ставить старые башни Б-2ЛМ.

В 1948 г. ОКБ-172 выпустило эскизный проект двух башен БЛ-109А, предназначенных для установки на линейных ледоколах типа «Сталин».

По шесть башен БЛ-109А планировалось установить на строившихся тяжелых крейсерах проекта 82. В марте 1953 г. работы по крейсерам проекта 82 были прекращены. К тому времени завод «Большевик» успел сдать 12 качающихся частей БЛ-109А. Летом 1953 г. система БЛ-109 была переименована в 2М-109*.

Ствол БЛ-109 состоял из свободной трубы, кожуха и казенника. Затвор клиновой горизонтальный, полуавтоматика

* БЛ — Берия Лаврентий, индекс изделий ОКБ-172. Все они после ареста (убийства?) Берия получили другие индексы.

копирного типа. Привод ручной. Канал ствола БЛ-109 идентичен каналу ствола СМ-2-1. Боеприпасы и баллистические данные полностью совпадают с СМ-2-1.

Подача боеприпасов осуществлялась постоянно движущейся цепью. Досылатель гидропневматический. Накатник пневматический.

Управление стрельбой производилось при помощи радиолокатора «Сириус Б» («ШТАГ-Б»). Управление приводами наведения дистанционное (система БЛ-200), местное и ручное.

Таблица 4

Данные установки БЛ-109

Калибр, мм	130
Длина ствола полная, мм/клб	7810/60,1
Длина канала, мм/клб	7050/54,2
Длина нарезной части, мм	5927
Вес ствола с казенником и затвором, кг	4880
Угол ВН, град.	−8°; +83°
Угол ГН, град.	±320°
Скорость ВН, град./с:	
от электродвигателя	20°
вручную	5°
Скорость ГН, град./с:	
от электродвигателя	20°
вручную	1,2°
Длина отката, мм	600
Скорострельность (одного ствола) от электродвигателя, с заряданием, выстр./мин	15
Прицелы	ВБ-1, МБ-1

Варианты бронирования

Лобовая, задняя и боковые стенки, мм	8	12	25
Крыша, мм	8	12	25
Качающийся щит, мм	8	8	12
Шельф, мм	6	6	8
Варианты с броней толщиной, мм	8	12	25
Вес вращающейся части, т	49,8	51,8	59
Вес всей установки, т	56	58	65,2

При весе снаряда 33,4 кг, весе заряда 12,92 кг и начальной скорости 950—1000 м/с дальность стрельбы составляла 32 390 м, досягаемость по высоте — 22,4 км.

Заряжение раздельно-гильзовое. Вес гильзы — 27,8 кг.

В 1946 г. ОКБ-172 разработало технический проект 130-мм двухорудийной универсальной башенной установки БЛ-110. В ноябре 1947 г. ОКБ-172 предполагало сдать рабочие чертежи БЛ-110. Изготовление башен БЛ-110 планировалось на ЛМЗ, а качающихся частей — на заводе «Большевик».

Башни БЛ-110 планировалось установить на крейсера проекта 82 и линкоры проекта 24.

Орудия и баллистические данные у БЛ-110 совпадали с аналогичными данными БЛ-109.

Рабочие чертежи установок БЛ-109 и БЛ-110 были выполнены в 1950—1951 гг. Летом 1953 г. систему БЛ-110 переименовали в 2М-110.

В 1953 г. опытный образец БЛ-110 был изготовлен заводом «Большевик», и в том же году провели заводские испытания установки. После ликвидации ОКБ-172 в работах над 2М-110 принимало участие ОКБ-43.

В 1954 г. 130-мм установка 2М-110 испытывалась стрельбой на Ржевке. Результаты стрельбы 5 мая 1954 г.: стрельба велась снарядом чертежа № 2-4172 весом 33,14 кг. Вес заряда марки 130/58БП был 14,37 кг. Средняя длина отката при этом составила 533 мм.

Вскоре работы по 2М-110 были прекращены.

Таблица 5

Данные установки БЛ-110

Угол ВН, град.	—8°; +83°
Угол ГН, град.	±320°
Скорость ВН, град./с:	
от электродвигателя	20°
вручную	5°
Скорость ГН, град./с:	
от электродвигателя	20°
вручную	0,7°
Бронирование в вариантах:	БЛ-110...*БЛ-110А**

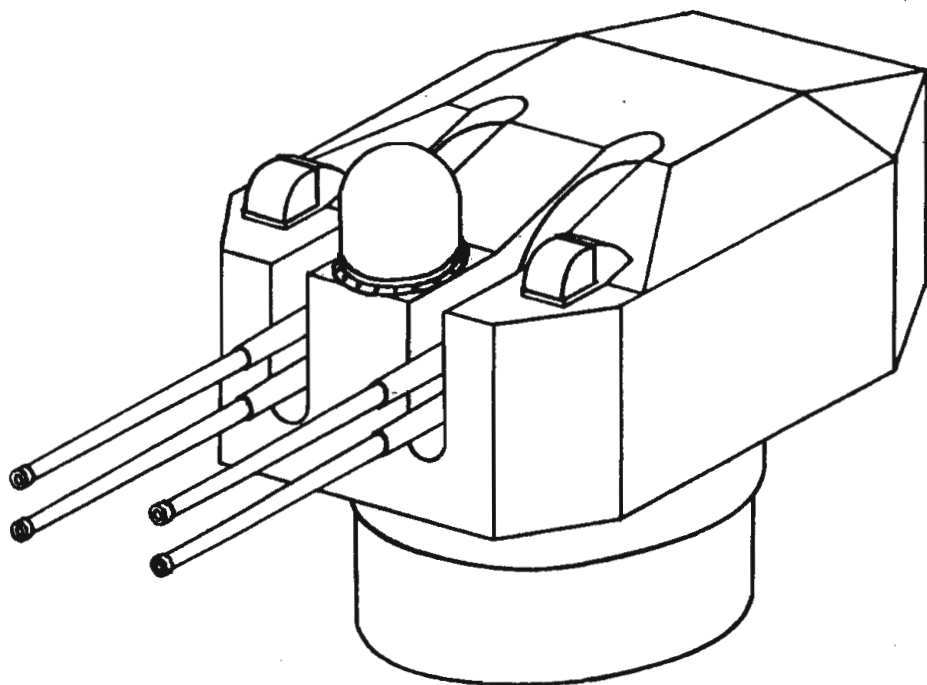
Лобовая, задняя и боковые стенки, мм	50...80
Крыша, мм	70...70
Качающийся щит, мм	30...30
Шельф, мм	20...20
Вес откатной части одного орудия, т	6,1...6,1
Вес всей установки, т	90,0...99,0
Эксплуатационные и другие данные	
Скорострельность одного ствола, выстр./мин:	
с заряданием от электродвигателя	15
с заряданием вручную	8
Расчет без погребов и перегрузов, чел.	19
Прицелы	ВБ-1, МБ-6

* Для крейсера «Киров».

** Для линкоров.

В 1949 г. ОКБ-172 закончило проект 100-мм четырехорудийной башенной установки БЛ-127.

Схема 11



100-мм четырехорудийная башенная установка БЛ-127, предназначенная для замены установки СМ-5 на крейсерах пр. 68бис

Установка на вооружение не принималась, но ее стоит рассмотреть как оригинальное конструктивное решение. Четыре ее ствола были расположены в двух люльках, причем в одной общей люльке стволы размещались один над другим. Ствол был взят от установки СМ-5. БЛ-127 могла быть установлена на линкорах, крейсерах и сторожевых кораблях (кроме эсминцев). Например, на крейсерах проекта 68бис вместо 6 артустановок СМ-5-1 помещались (без особых конструктивных изменений) 6 установок БЛ-127, что удваивало число 100-мм зенитных орудий без существенного увеличения водоизмещения. (По расчетам на 1949 г. перегрузка крейсера при замене СМ-5-1 на БЛ-127 составила бы не более 1,5—2% от стандартного водоизмещения.)

Таблица 6

Данные установки БЛ-127

Угол ВН, град.	—5°; +85°
Угол ГН, град.	±320°
Слежение за целью на качке	
со скоростью наведения, град./с:	
ВН	20°
ГН	30°
Вес башни с противопульной броней, т	66
Расчет, чел.	19
Из них в башне, чел.	14
Скорострельность, выстр./мин	16—18

Боеприпасы и баллистика установки БЛ-127 полностью совпадали с боеприпасами и баллистикой установки СМ-5.

По образцу БЛ-127 в 1949—1950 гг. был создан проект 130-мм четырехорудийной башенной установки БЛ-132. По два 130-мм ствола размещались друг над другом в общей люльке. Четыре установки БЛ-132 предполагалось установить на проектируемом легком крейсере типа «МЛК 16-130».

В 1946 г. в ОКБ-172 были разработаны аванпроекты первых отечественных универсальных 152-мм башенных установок: двухорудийной БЛ-115 и трехорудийной БЛ-118. Установки предназначались для вооружения проектировавшихся крейсеров.

Баллистика и снаряды установок БЛ-115 и БЛ-118 были взяты от 152-мм пушек Б-38. Но в отличие от установки МК-5 установки ОКБ-172 были универсальными, т.е. имели возможность вести огонь по самолетам. Это было достигнуто за счет увеличения максимального угла возвышения с 45° до 80° и увеличения скорострельности одного ствола с 7 выстр./мин до 12—17 выстр./мин. Вместо картузного заряжания на пушке Б-38 152-мм установки ОКБ-172 имели раздельно-гильзовое заряжание.

В 1950 г. силами ОКБ-5, ОКБ-172 и ОКБ-196 IV спецотдела МВД СССР (тоже шаражки) были разработаны аванпроекты нескольких легких крейсеров. Крейсер проекта МЛК-8-152 был вооружен четырьмя двухорудийными башнями БЛ-115, а крейсер проекта МЛК-9-152 — тремя трехорудийными башнями БЛ-118. Стандартное водоизмещение крейсеров соответственно составило 7980 т и 8243 т.

Кроме того, установки БЛ-118 входили в состав одного из вариантов вооружения тяжелого крейсера «Сталинград» проекта 82.

В 1947 г. был закончен эскизный проект установок БЛ-115 и БЛ-118, а в 1953—1954 гг. — технический проект. Были начаты работы по изготовлению опытных образцов установок. Однако в конце 1954 — начале 1955 г. все работы по БЛ-115 и БЛ-118 были прекращены.

Таблица 7

Данные установок БЛ-115 и БЛ-118

Установка	БЛ-115	БЛ-118
Число стволов	2	3
Калибр, мм	152,4	152,4
Длина ствола, клб	54,7	54,7
Угол ВП, град.	-6°; +80°	-6°; +80°
Угол ГП, град.	±320°	±320°
Скорость ВП, град./с	20°	20°
Скорость ГП, град./с	20°	20°
Толщина брони, мм	100—65	175—75
Вес установки, т	155	230
Тип визира командирского	ВБ-1	ВБ-1
Тип визира башенного автомата ПУС	МБ-6	МБ-6
Стереодалномер	ДМ-6	ДМ-8
Скорострельность, выстр./мин	12—17	12—17
Расчет (с прислугой погребов), чел.	34	45

В табл. 7 толщина брони и вес установок приведены по данным эскизного проекта 1947 г. В проектах легких крейсеров 1950 г. толщина брони меньше: лоб — 100 мм, боковые стенки — 50 мм и крыша — 50 мм. В варианте БЛ-118 для крейсера проекта 82 броня толще: лоб — 200 мм, боковые стенки — 150 мм и крыша — 100 мм. Соответственно вес башни увеличился до 320 т.

Башенные установки БЛ-115 и БЛ-118 предполагалось оснастить радиодальномером.

Параллельно с универсальной артиллерией ОКБ-172 проектировало и зенитные корабельные автоматы. 25 февраля 1945 г. АНИОЛМИ выдал промышленности тактико-техническое задание на 25-мм спаренную палубную автоматическую установку 2М-3, предназначенную для вооружения торпедных катеров проектов 183 и 184. Уточненное тактико-техническое задание было утверждено замглавкома ВМФ 14 марта 1947 г.

За проектирование установки взялось ОКБ-43, но работы над ее образцом, получившим индекс 2М-3, шли с трудом, и 31 декабря 1949 г. Министерство вооружений направило письмо в ОКБ-172 с указанием разработать аналогичную 25-мм спаренную установку, и уже 21 февраля 1950 г. ОКБ-172 представило проект установки БЛ-130. Ведущим конструктором установки был А.Л. Константинов.

Установка БЛ-130 тумбовая, с горизонтальным расположением стволов. В ней были применены антикоррозийные материалы. Подобно 2М-3, в БЛ-130 использованы автоматы 110-П, но в их конструкцию введены устройство для пневмозарядки и специальное пневмогидравлическое устройство для амортизации.

Установка имела местное бронирование, броня обтекаемой формы толщиной 3—4 мм. Вес установки без амортизационных устройств — 1200 кг, а с амортизационными устройствами — 1400 кг.

По ряду характеристик БЛ-130 превосходила 2М-3, но в конце 1950 г. было решено запустить в серийное производство 2М-3, так как у нее степень готовности была выше, чем у БЛ-130.

В конце 1940-х гг. для вооружения тяжелых крейсеров проекта 82 (по 10 установок на корабль) и эсминцев в ОКБ-172 были разработаны 25-мм счетверенные автоматические установки БЛ-120-I и БЛ-120-II, различающиеся системами электропитания (для постоянного и переменного токов). Первые две установки БЛ-120-I были изготовлены в 1950 г. на заводе № 535. Приводы наведения установок электрогидравлические. Питание обойменное. В обойме 4 патрона. Охлаждение стволов воздушное.

Таблица 8

Данные установок БЛ-120

Калибр, мм	35
Длина ствола, клб	80
Угол ВН, град.	-5°; +90°
Угол ГН, град.	360
Скорость ВН, град./с	30°
Скорость ГН, град./с	40°
Броня, мм	6—10
Вес башни, т	4,0
Темп стрельбы одного ствола, выстр./мин	270—300

В 1953 г. установки БЛ-120-I и БЛ-120-II были по известным причинам переименованы в 4М-120-I и 4М-120-II. Работы над установкой из расформированного ОКБ-172 были переданы в ОКБ-43.

В 1954 г. две установки 4М-120-I были смонтированы на эсминце проекта 41 «Неустршимый» для проведения государственных испытаний. Через несколько лет обе установки были сняты с корабля проекта 41 и заменены на 45-мм СМ-20-ЗИФ. В серийное производство установки 4М-120 не поступали.

Как видим, к началу 1953 г. в ОКБ-172 было создано уникальное вооружение, превосходившее любые зарубежные аналоги. Большинство корабельных универсальных орудий и автоматов находились на грани начала серийного производства и могли запуститься в серию в течение ближайших месяцев.

Но 5 марта 1953 г. умер Сталин. В апреле 1953 г. Советское правительство принимает решение о расформировании ОКБ-172. Само это постановление и сопутствующие документы до сих пор совершенно секретны, но по косвенным признакам можно предположить, что инициатором расформирования ОКБ стал Л.П. Берия.

Как вспоминал один из заключенных В.К. Акулов: «В начале мая на территорию ОКБ въехало несколько «воронков», и нас стали грузить в них для перевозки в другие лагеря» [32. С. 192]. Действительно, часть эков этапировали в лагерную зону Металлостроя (Лагпункт Ленинградского УИТЛК, ныне учреждение УС-20/5), где их использовали в КБ, работавшем по гражданским заказам (на базе института ГипроНИИнеруд). Часть эков была освобождена в апреле—мае 1953 г.

Освобожденные заключенные вместе с вольнонаемными сотрудниками были переведены в ОКБ-43 Министерства оборонной промышленности. Об этом КБ стоит сказать несколько слов уже потому, что оно с 1938 г. тесно сотрудничало с ОТБ (ОКБ-172), и до сих пор его деятельность столь же окутана тайной.

Это конструкторское бюро в 1932 г. было фактически создано Михаилом Николаевичем Кондаковым, который бессменно руководил им до самой своей смерти в 1954 г. Первоначально ОКБ-43 называлось КБ Артиллерийской академии. В 1930-х гг. Кондаковым были спроектированы десятки уникальных автоматических противотанковых, зенитных и авиационных пушек. Среди них были и динамореактивные противотанковые и авиационные пушки, которые существенно превосходили пушки авантюриста Л. Курчевского и были основаны на иных конструктивных решениях. Однако, как в 1943 г. сказал Сталин о ДРП: «Вместе с грязной водой выплеснули и ребенка», т.е. из-за провала работ Курчевского прикрыли и работы по ДРП Кондакова.

Перед началом войны ОКБ-43 было создано несколько типов орудий для укрепленных районов: 45-мм казематная установка ДОТ-4; 45-мм башенная установка БУР-45 и др.

Инженеры и конструкторы ОКБ-172, попав в ОКБ-43, быстро включились в его работу. Так, в 1954—1956 гг. для

укрепрайонов проектировались установки: 100-мм (И-100) и 130-мм башни. Велись работы над орудиями калибров 14,5—82 мм с криволинейным стволом для укрепрайонов. Параллельно ОКБ-43 вело проектирование 30-мм спаренной установки КЛ-302 и других систем. Однако в 1961 г. ОКБ-43 было ликвидировано, а его сотрудники и тематика переданы в ЦКБ-34 Министерства общего машиностроения, которое с марта 1966 г. переименовано в Конструкторское бюро средств механизации (КБСМ).

Кстати, часть разработок корабельных орудий в 1953 г. сразу была передана в ЦКБ-34, где их немедленно переименовали. И дело не только в том, что обозначали буквы БЛ, а в том, что в ЦКБ-34 сразу же переименовывали передаваемые им системы из ЦАКБ, ОКБ-43 и др. В итоге разные люди и по разным причинам сделали все, чтобы дела конструкторов ОКБ-172 и ОКБ-43 были преданы забвению.

По мнению автора, разгром ОКБ-172 был серьезной ошибкой советского руководства. Разумеется, все заключенные должны были быть освобождены, но КБ все равно должно было продолжать свою работу.

В послевоенные годы единственным серьезным конкурентом ОКБ-172 в проектировании морских артсистем было ЦКБ-34. В годы войны артиллерийские КБ большинства заводов были эвакуированы, причем разные отделы одного и того же КБ оказались за сотни километров друг от друга. Чтобы исправить ситуацию, в сентябре 1942 г. Сталин предложил слить большинство артиллерийских КБ в одно ЦАКБ. Естественно, что шаражку ОКБ-172 НКВД отдавать не захотел. Одним из мотивов создания ЦАКБ было желание Сталина, чтобы проектирование всех артсистем возглавлял В.Г. Грабин, который был не только талантливым ученым и конструктором, но и хорошим организатором и технологом.

Для орудий, созданных в ЦАКБ, Грабин выбрал и новый заводской индекс «С». Расшифровку этого индекса я не нашел, но полагаю, что он был связан со Сталиным. В 1943—1944 гг. в ЦАКБ были спроектированы для ВМФ несколько корабельных и береговых артсистем.

Весной 1944 г. ряд сотрудников ЦАКБ во главе с заместителем Грабина И.И. Ивановым были направлены в Ле-

нинград на завод «Большевик» для освоения серийного производства грабинской 100-мм пушки С-3. Не без участия Иванова ленинградская группа конструкторов постепенно усилилась. Постановлением Совнаркома от 27 мая 1944 г. «для более успешного решения задач вооружения ВМФ» создается Ленинградский филиал ЦАКБ. Руководителем его, естественно, назначается Иванов. В марте 1945 г. постановлением ГКО Ленинградский филиал ЦАКБ преобразовывается в самостоятельное предприятие — Морское артиллерийское центральное конструкторское бюро (МАЦКБ). В 1948 г. МАЦКБ было переименовано в ЦКБ-34.

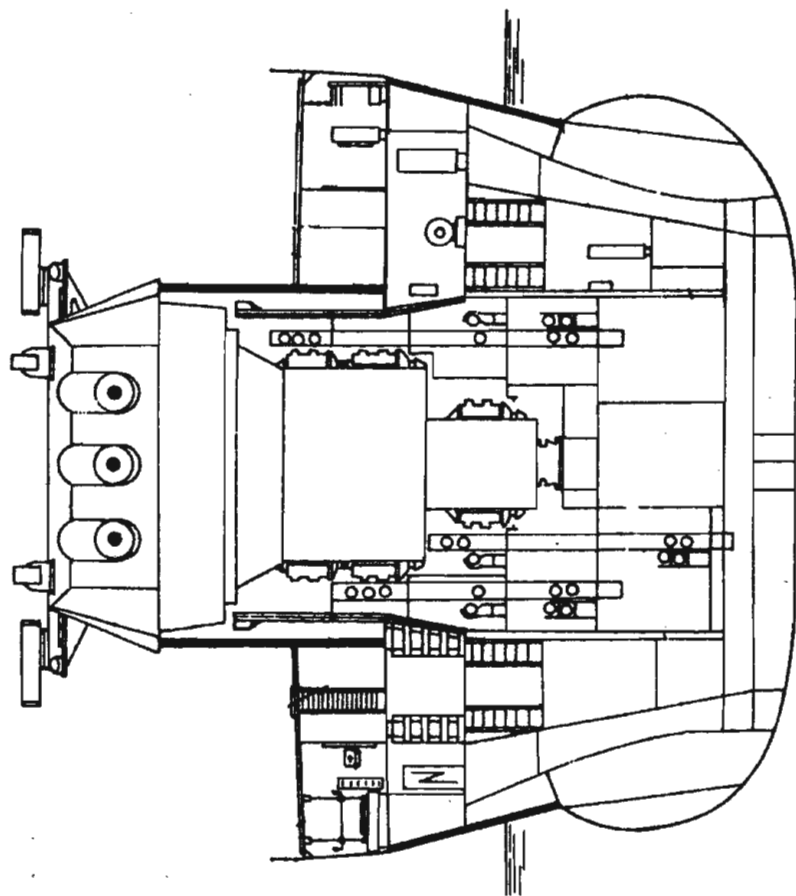
В отличие от ОКБ-172 ЦКБ-34 занималось исключительно орудиями ВМФ, первоначально только артиллерийскими, а с середины 1950-х гг. — и ракетными.

Значительная часть проектируемых ЦКБ-34 артсистем была начата в других КБ: ЦАКБ, ОКБ-172, ОКБ-43 и других, но всем им был присвоен индекс ЦКБ-34 — «СМ» (надо полагать, «система морская»). В принципе так поступали и ранее другие конструкторские бюро, но деятельность ЦКБ-34 отличалась тем, что даже в совершенно секретной документации они старательно подчищали все сведения о КБ, в которых начиналось проектирование орудия. Дело доходило до идиотизма. Вот, например, в секретном документе («130-мм пушка СМ-4. Материалы к принятию на вооружение». 1951 г.) они ухитрились написать: «28.11.1944 г. письмом 343с ЦКБ-34 представило институту № 2 ВМС проект 130-мм пушки СМ-4». Как совести хватило?!

Наиболее мощной артиллерийской системой, разработанной в ЦКБ-34, стала 305-мм пушка СМ-33 (точнее, ее качающаяся часть). Тактико-техническое задание на СМ-33 было утверждено заместителем Главнокомандующего по кораблестроению и вооружению 24 апреля 1948 г.

Пушки СМ-33 предназначались для трехорудийных башенных установок СМ-31, спроектированных совместно ЦКБ-34 и КБ ЛМЗ им. Сталина.

Изготовление тела пушки СМ-31 было поручено заводу № 221 («Баррикады»), люльки и противооткатных уст-



305-мм башенная установка СМ-31 на крейсере пр. 82

ройств — заводу № 232 («Большевик»), а башенных установок — ЛМЗ. Эти заводы изготавливали и рабочие чертежи.

Ствол СМ-31 состоял из трубы, лейнера, кожуха и казенника. Затвор поршневой, открывающийся вверх. Заряжание картузное. Противооткатные устройства СМ-31 состояли из двух гидравлических тормозов отката веретенного типа и из двух пневматических накатников.

В 1948 г. завод «Баррикады» по чертежам штатного ствола СМ-33 изготовил баллистический ствол СМ-350. Этот ствол был доставлен на Ржевку, где его наложили на качающуюся часть МК-1 полигонной установки МП-10 и в 1949 — 1951 гг. провели испытания стрельбой.

Первая качающаяся часть СМ-31 была закончена заводом № 221 в 1951 г. и прошла испытания на стенде завода с 14 по 27 ноября того же года. Затем ее отправили на Ржевку, где установили на МП-10. Заводские испытания СМ-31 проводились с 21 января по 6 мая 1952 г.

В ходе полигонных испытаний с 12 июня по 24 июля 1952 г. было сделано 170 выстрелов. Испытания выявили неудовлетворительное действие противооткатных устройств, в результате чего потребовалась их доработка.

29 сентября 1952 г. начались повторные полигонные испытания, в ходе которых было сделано 142 выстрела. Противооткатные устройства работали лучше, но была отмечена неудовлетворительная кучность фугасных снарядов чертежа 2-4740.

В 1952 г. завод «Баррикады» сдал 5, а в следующем году 6 качающихся частей СМ-33.

ЦКБ-34 подготовило два варианта башен СМ-31: из литой и катаной брони. Устройство заряжания было также спроектировано в двух вариантах: с прибойником и конвейером. Позже решено было делать трехходовой цепной прибойник.

КБ ЛМЗ успело разработать до 50% рабочих чертежей СМ-31. Однако в мае 1953 г. поступило распоряжение о прекращении работ над этой системой.

Установка СМ-31 должна была иметь систему ПУС «Море-82». В каждой башне предполагалось установить радиодальномер «Грот».

Данные ствола артиллерийской СМ-31

Калибр, мм	304,8
Длина ствола полная, мм/клб	18960/62,2
Длина канала с затворным гнездом, мм/клб	18600/61
Длина затворного гнезда, мм	363
Длина нарезной части, мм	15 160
Длина каморы, мм:	
без конусов	2830
с конусами	3652
Объем каморы, дм ³	300
Длина хода нарезов, клб	30
Число нарезов	40
Глубина нарезов, мм	6,1
Ширина нарезов, мм	14
Ширина полей, мм	9,3
Вес лейнера, кг	9702
Вес затвора, кг	24 300
Вес ствола с казенником и затвором, кг	101 580
Живучесть ствола, выстр.	300

Данные башни

Угол ВН, град.	-4°; +50°
Скорость ВН, град./с	10°
Скорость ГН, град./с	4,5°
Длина отката нормальная, мм	1200
Диаметр шарового погона, мм	9900
Бронирование, мм:	
лоб	240
бок	225
крыша	125
зад	400—726
Барбет	200—235
Вес качающейся части, кг	118 617*
Вес качающейся части, кг	118 617*
Вес установки полный, т	1370

* Результат взвешивания на Ржевке.

Эксплуатационные данные

Скорострельность, выстр./мин	3,26
Боекомплект на башню, выстр.	240
Расчет башни, чел.	60

Таблица 10

Снаряды артустановки СМ-31

Тип снаряда	Индекс	Вес снаряда, кг	Взрыватель
Бронсбойный	черт. 5036	467	В-418
Полубронсбойный	черт. 5030	467	В-418
Фугасный	черт. 2-4740	467	В-418
Дальнобойный	черт. 5219	230,5	В-387

Таблица 11

Баллистические данные (расчетные)

Снаряд	Заряд	Вес, кг	Начальная скорость, м/с	Дальность, м
Бронебойный, полубронебойный, фугасный	Боевой	209	950	53 070
	Пониженно-боевой		900	...
	Уменьшенный		700	...
Дальнобойный	Боевой	230,5	1300	127 350

Дальнобойный снаряд чертежа 5219 так и не был испытан. Первую партию в 150 снарядов завод должен был сдать в I квартале 1955 г. Работы над дальнобойными снарядами вели НИИ-24, НИИ-22, НИИ-13 и НИИ-6.

Большим успехом ЦКБ-34 стало создание 152-мм и 100-мм установок для легких крейсеров проекта 68бис. Для этих крейсеров решили использовать еще довоенные 152-мм пушки Б-38 в трехорудийных установках МК-5. В 1946—1947 гг. чертежи башен в ЦКБ-34 откорректировали в соответствии с тактико-техническим заданием, утвержденным в марте 1946 г. Первую башню закончили в I квартале 1947 г. В 1949 г. на ЛМЗ была сдана двадцатая башня МК-5, на чем их производство и завершилось. Эти башни были установлены на крейсерах проекта 68К. Тактико-техническое задание на модернизацию 152-мм трехорудийной установки МК-5 было утвержде-

но 14 марта 1946 г., а технический проект МК-5бис — 23 сентября 1947 г.

Качающаяся часть Б-38 для МК-5 и МК-5бис отличий не имела. Главные отличия МК-5бис от МК-5: наличие дистанционного управления привода наведения и наличие круговых подхватов (для предотвращения опрокидывания башен).

Головной образец МК-5бис был изготовлен в мае 1950 г., его заводские испытания прошли с 5 по 26 июня 1950 г. в цехе завода. Государственные испытания первых четырех башен провели в два этапа: с 1 октября 1951 г. по 16 января 1952 г. и с 22 по 30 апреля 1952 г. на крейсере «Свердлов». Башни были приняты на вооружение одновременно с крейсером, а официально башни МК-5бис приняты на вооружение постановлением Совмина № 3850-1538 от 22 августа 1952 г.

Производство МК-5бис велось на ЛМЗ с 1949 по 1955 г., и было прекращено постановлением Совмина № 1846-987 от 29 октября 1955 г. Всего сдано 88 башен (т.е. на 22 крейсера проекта 68бис).

Заряжание орудий картузное. Досылка снаряда производилась с качающегося лотка, установленного на угол заряжания, в камору при помощи прибойника цепного типа с приводом от электродвигателя. Ручная досылка производилась ручным прибойником.

Заряды, поднятые верхним зарядным элеватором, вынимались вручную из элеватора и укладывались на лоток, где происходило снятие асбестового пенала. В камору заряд досылался вручную.

К недостаткам конструкции установок МК-5бис можно отнести еще несколько ручных операций. Например, при перегрузке снарядов со стеллажей на транспортер и с транспортера в шахту элеватора и т.д. Хотя большинство операций производилось с помощью электроприводов. Всего в I, II и III башнях имелось по 23 электродвигателя общей мощностью 111,8 кВт, а в IV башне — 20 электродвигателей мощностью 97,5 кВт.



Линкор «Полтава»



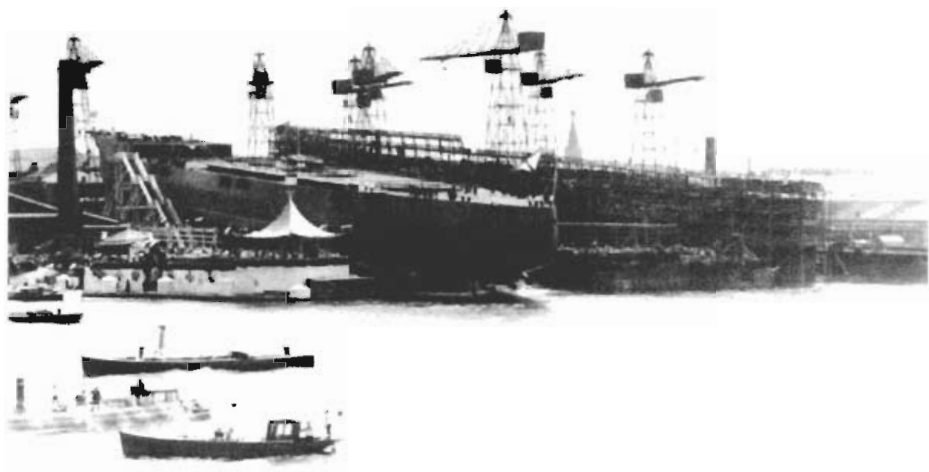
Ствол 305-мм орудия линкора «Севастополь»



Линкоры «Петропавловск» и «Севастополь» на Балтике.
Март 1921 г.



Линейный крейсер «Бородино»



Спуск крейсера «Измаил»



Винты крейсера «Измаил»



Николай II с дочерьми Ольгой и Татьяной осматривает крейсер «Бородино». 18 июля 1915 г.



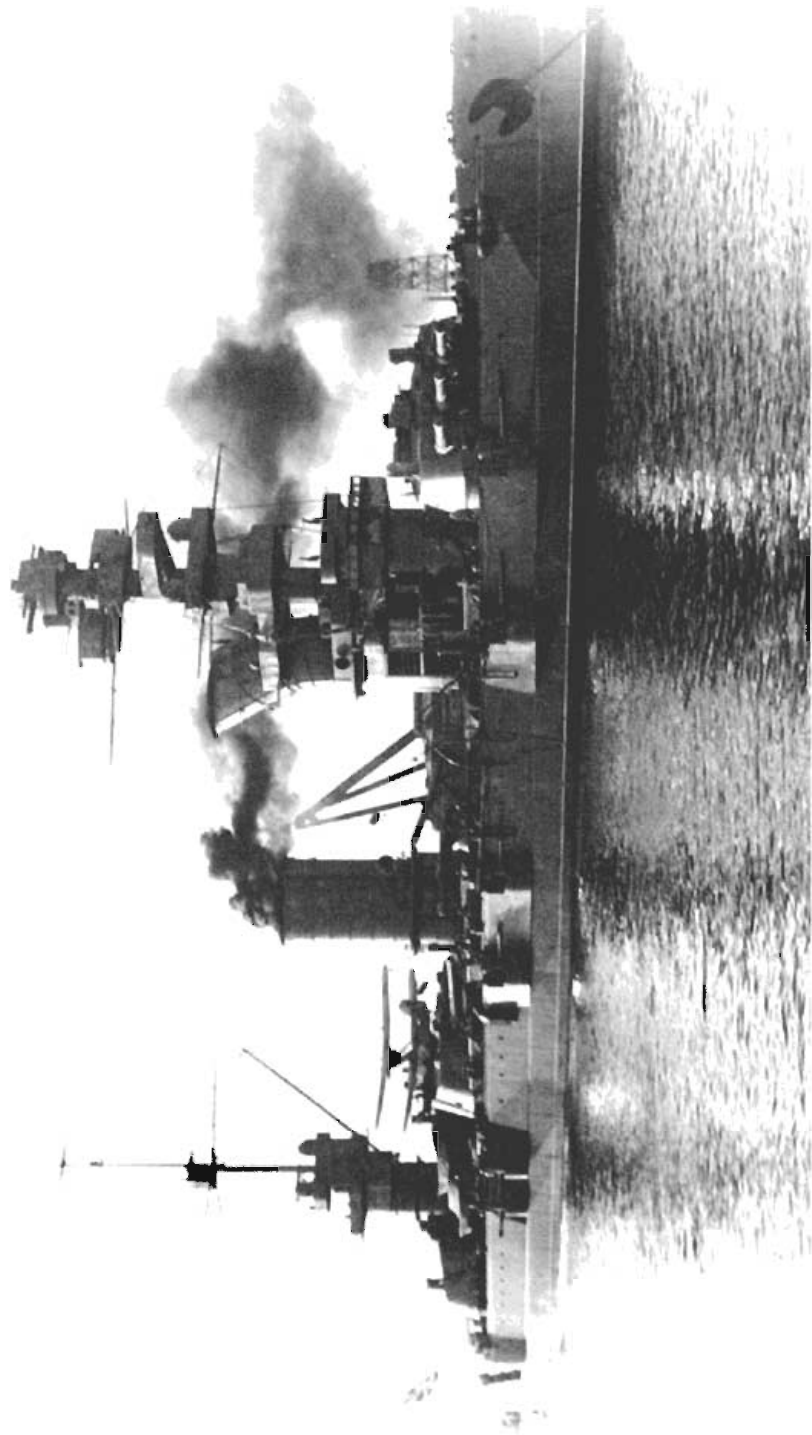
Корпус крейсера «Бородино», спущенный на воду



Крейсер «Красный Крым»



Крейсер «Адмирал Спиридов», переделанный в 1924—1926 гг.
в танкер «Грознефть»



Линкор «Марат» (бывший «Петропавловск») после модернизации



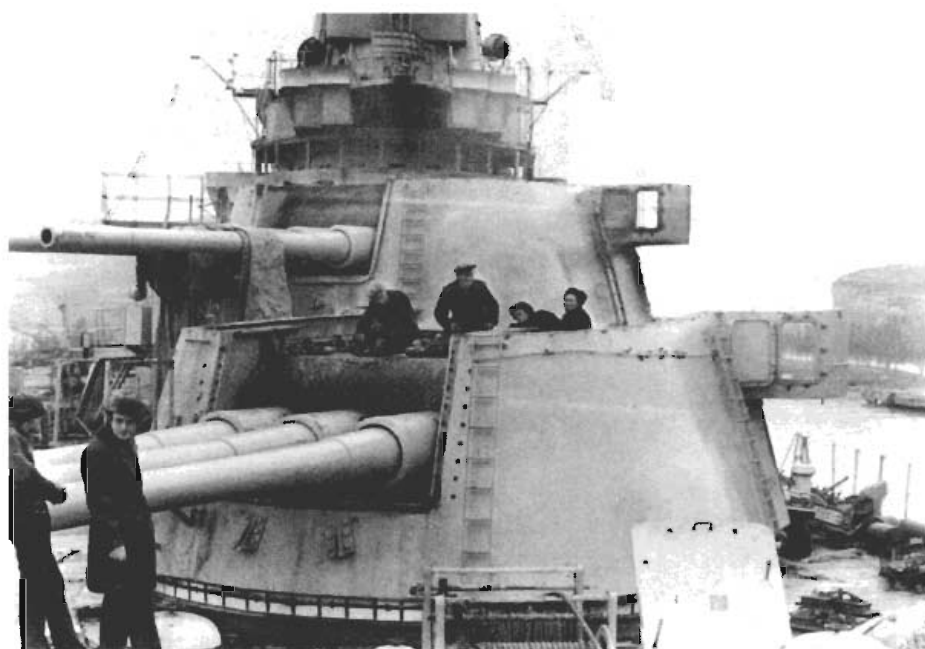
Линкор «Октябрьская революция» (бывший «Гангут») после модернизации



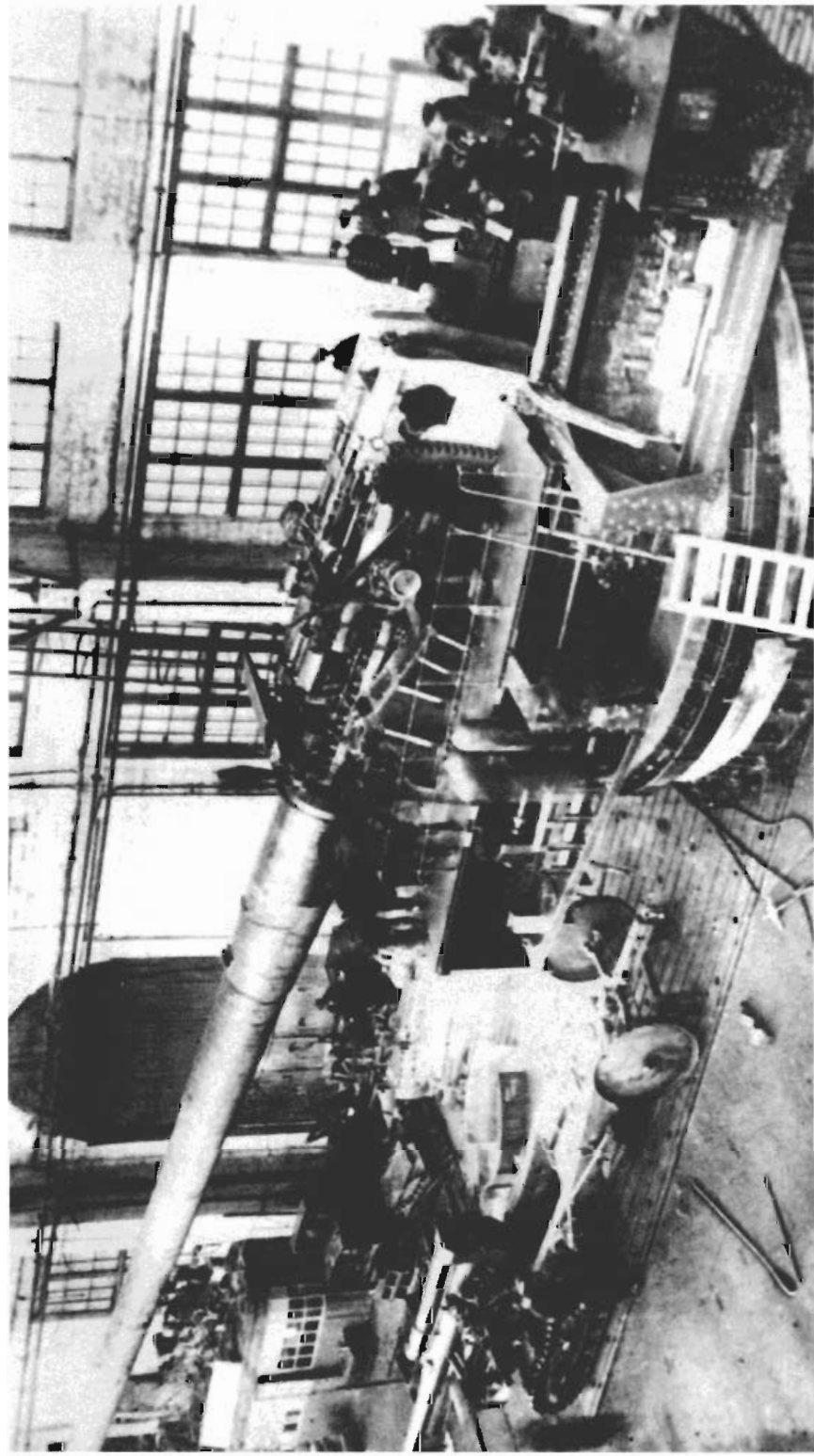
Крейсер «Киров»



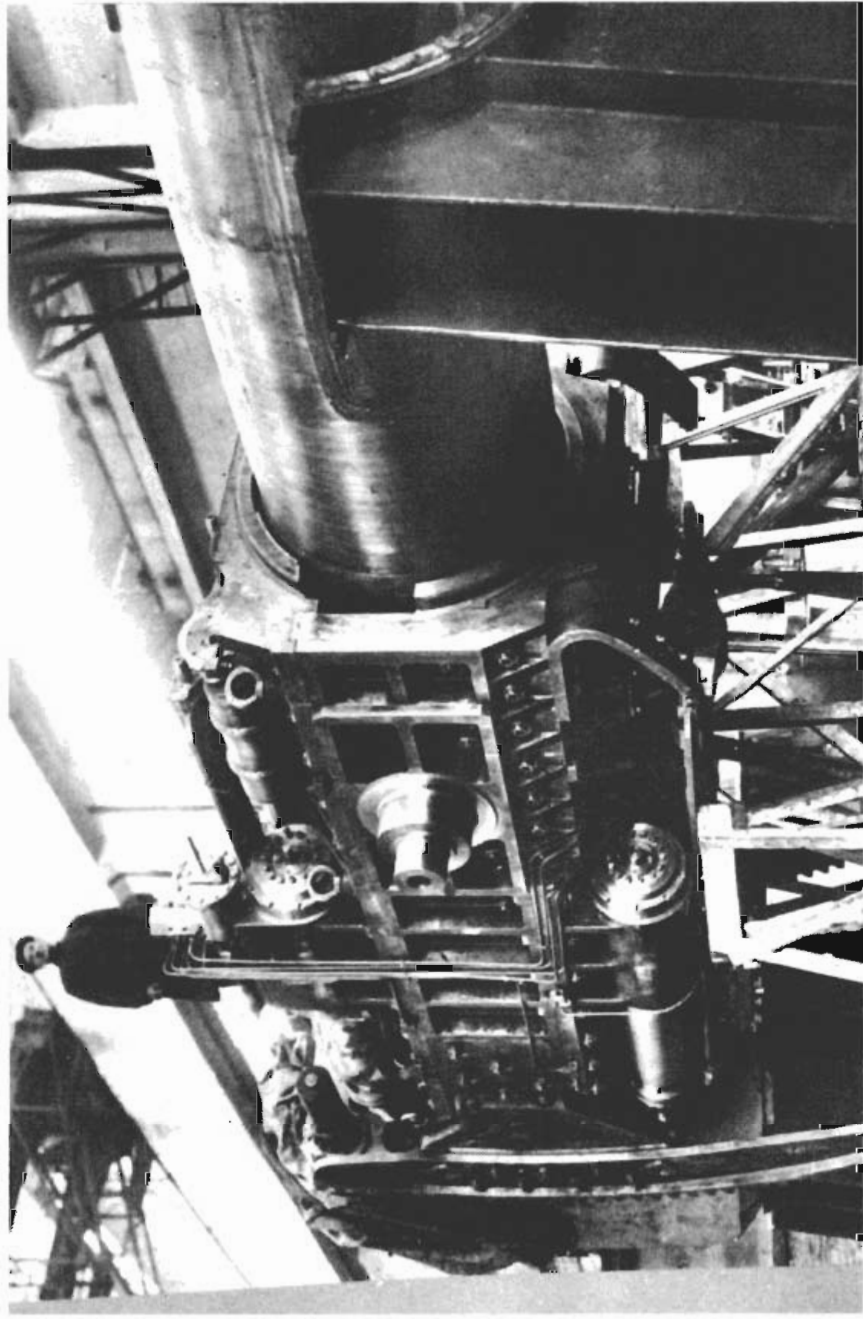
Крейсер «Комсомолец» пр. 68К с башнями МК-5



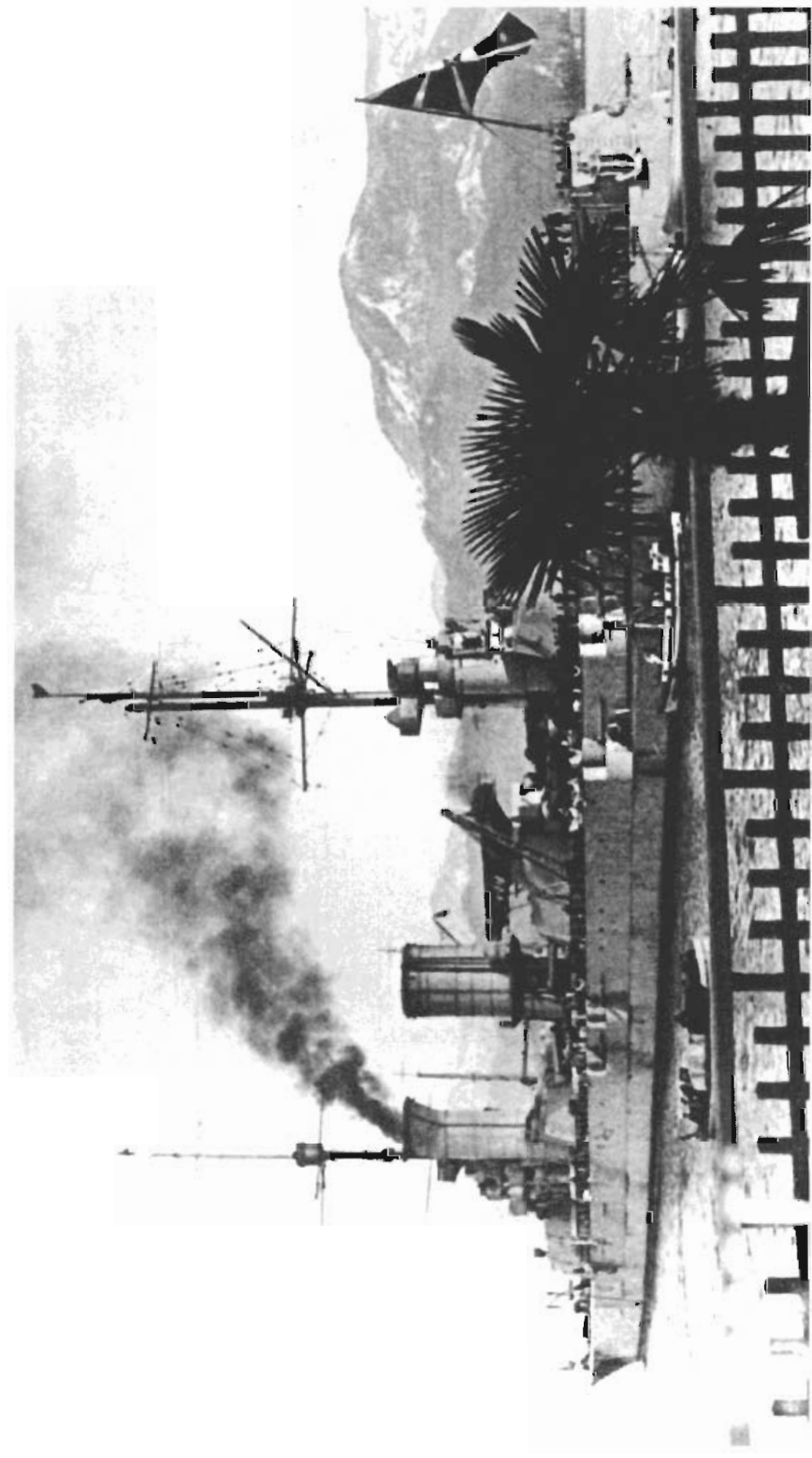
180-мм трехорудийная башенная установка МК-3-180



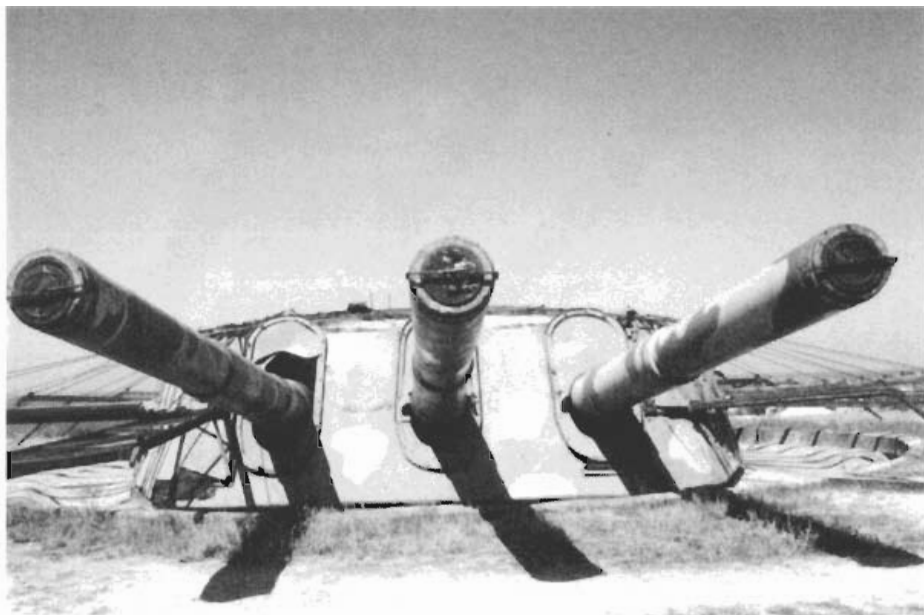
406-мм пушка Б-37 (для сравнения рядом поставлена гаубица Б-4)



406-мм пушка Б-37 для башни МК-1 на линкоре проекта 23



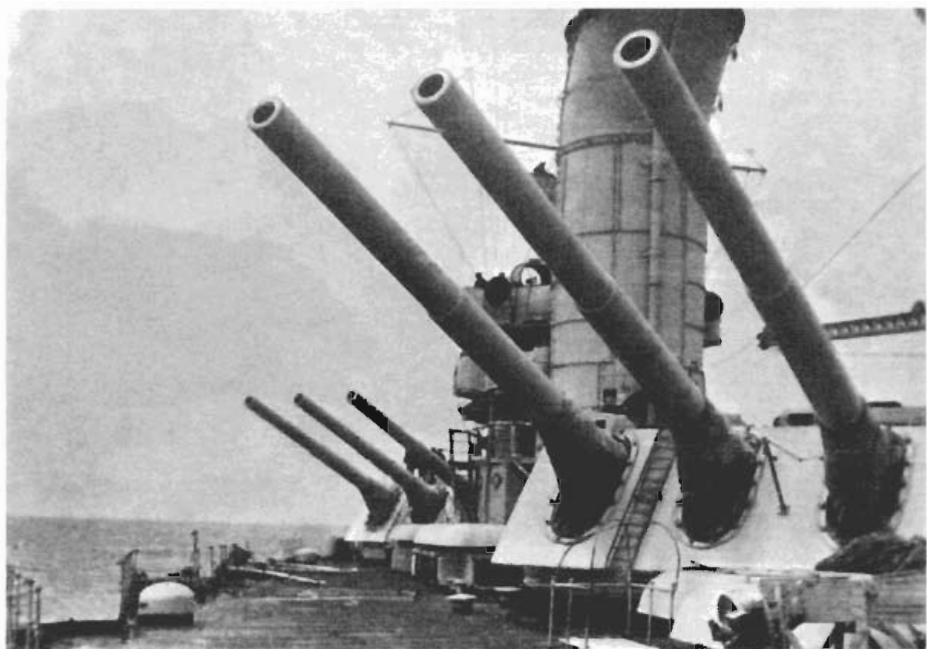
Линкор «Севастополь» в Батуми



Новая трехорудийная 305-мм башенная установка на батарее № 30 в Любимовке под Севастополем, снятая с линкора «Полтава»



А.Б. Широкоград на батарее № 30 в Любимовке. 2002 г.



Башенные 305/52-мм установки на линкоре «Севастополь»



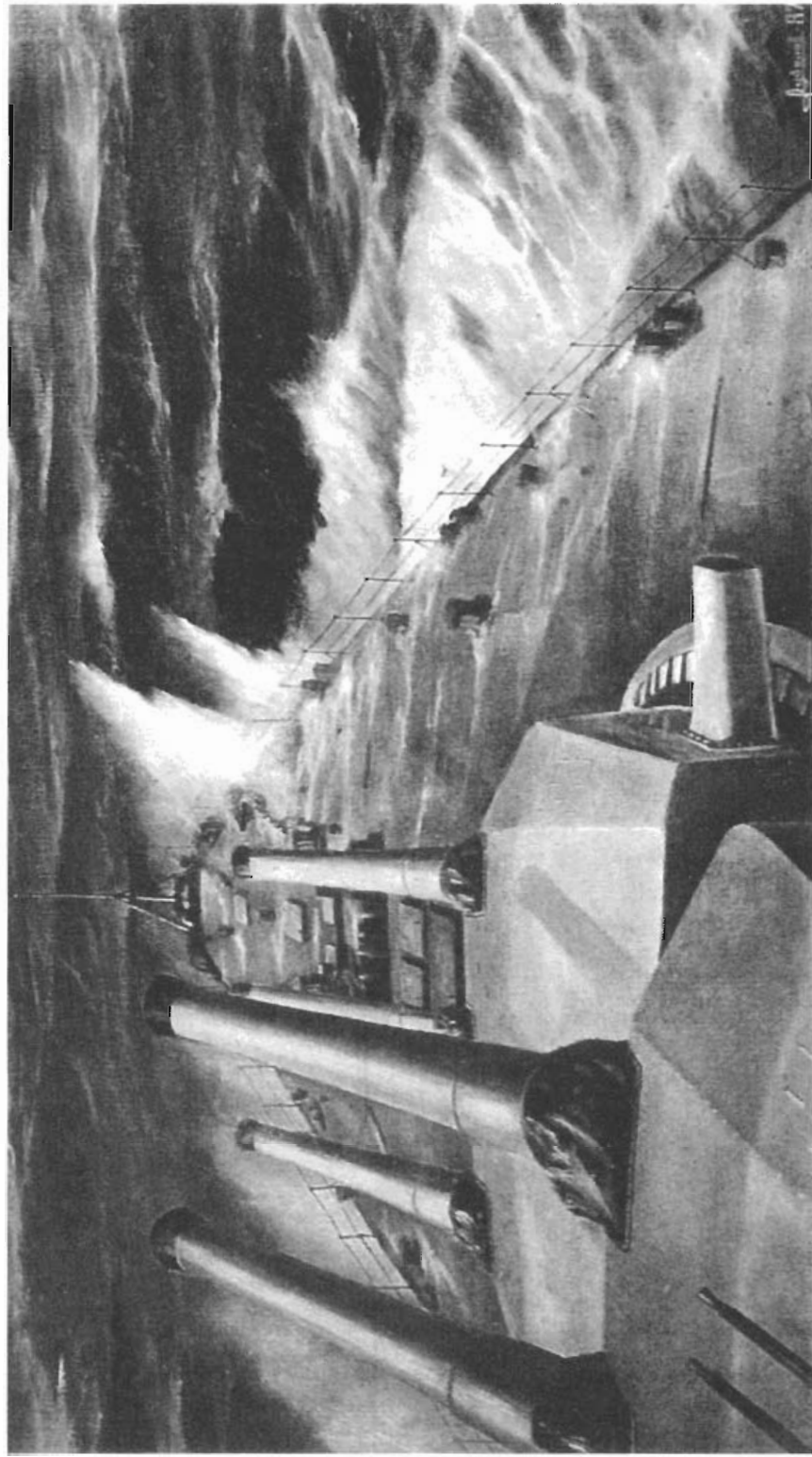
Повреждения корпуса крейсера «Фрунзе» в Туапсе. 10 апреля 1942 г.



Линкор «Архангельск» (бывший «Роял Соверен»)



Крейсер «Адмирал Макаров» (бывший «Нюрнберг»)



«С мостика линкора "Новороссийск"». Худ. А.Н. Лубянов

Снаряды 152/57-мм орудий для пушки Б-38

Тип снаряда	Индекс	№ чертежа	Вес снаряда, кг	Тип ВВ	Вес ВВ, кг	Взрыватели
Бронебойный	Б-35	3-074659	55	А-IX-2	1,1	В-350
Полубронебойный обр.1915/28 г.	ПБ-35	2-0940А	55	Тротил	4,02	МФ
	ПБ-35	2-02540	55	Тротил	4,02	МФМ
				А-IX-2	3,83	МФГ
	ПБ-35	2-074759	55	Тротил	4,02	В-418
Осколочно-фугасный обр.1915/28 г.	ОФ-35	2-05139	55	Тротил	6	В-429
	ОФ-35	2-05140	55	Тротил	6,19	РГМ-6
Осколочно-фугасный с переходной втулкой	ОФУ-35	2-02444	55	Тротил	6,26	В-429, РГМ-6
Дистанционная граната	ЗС-35	2-02444	54,23	Тротил	6,2	ВМ-16Л, ВМ-16М, ВМ-16
Осветительный парашютный	СП-35	3-046655	48,5			ТМ-16Л, ТМ-16М, ТМ-16

Кроме указанных снарядов, по предвоенному техпроекту в состав боекомплекта МК-5 входил 152-мм осколочно-химический снаряд, по 330 шт. на крейсер. Боеприпасы с ядерной боеголовкой в боекомплект крейсеров проекта 68бис не поступали, хотя на вооружении Советской Армии состояли 152-мм боеприпасы с ядерными боеголовками.

После войны на достраивавшихся крейсерах проекта 68 решили заменить четыре нестабилизированные 100-мм универсальные установки Б-54 на шесть стабилизированных двухорудийных 100-мм установок С-44, проектирование которых велось в ЦАКБ с начала 1943 г. Первый вариант технического проекта С-44 был закончен в 1944 г. Вместе с другими морскими орудиями С-44 перешла из ЦАКБ в МАЦКБ (ЦКБ-34).

Приказом Главкома ВМС от 6 июня 1946 г. был утвержден окончательный вариант проекта и решено сделать опытный образец, который был изготовлен в 1947 г. на заводе «Большевик». В 1947—1948 гг. он прошел заводские и полигонные испытания. После окончания заводских испытаний установке С-44 был присвоен индекс СМ-5. Государственные испытания доработанного экземпляра, получившего

индекс СМ-5-1, проходили на Ржевке с 22 июля по 5 ноября 1948 г. Артустановка СМ-5-1 была принята на вооружение приказом военно-морского министра № 0059 от 11 мая 1949 г.

Первые артустановки СМ-5-1 (для крейсеров проекта 68К) были сданы заводом «Большевик» в 1948 г. Всего с 1948 по 1955 г. завод сдал 150 серийных установок СМ-5-1 для 5 крейсеров проекта 68К и 20 крейсеров проекта 68бис.

Ствол установки СМ-5-1 состоял из свободной трубы, кожуха, дульной гайки и упорного кольца. Затвор клиновой горизонтальный, с пружинной полуавтоматикой. Стреляющий механизм ударного действия. Спуск производился от электромагнита или вручную. Оба ствола помещены в одной люльке. Досылка патрона производилась с помощью пневматического досылателя.

Механизм стабилизации служил для удержания оси цапф качающейся части в горизонтальной плоскости при качке корабля. Стабилизация производилась с помощью УРС № 10, управляемого автоматически из центрального поста посредством системы дистанционного управления Д-5С. Основой стабилизированной части служил станок, качающийся в пределах -20° на оси стабилизации, неподвижно закрепленной на боевом столе.

Следует заметить, что установки МК-5бис и СМ-5-1 к началу 1950 г. серьезно устарели. Так, в США уже к концу войны были созданы автоматические универсальные орудия.

После окончания Второй мировой войны Чехословакия передала СССР несколько образцов автоматических универсальных пушек, которыми можно было вооружить корабли всех классов, начиная со сторожевых кораблей и до эсминцев. 100-мм пушка R11 и 130-мм пушка R14 были очень близки по устройству. В обоих орудиях зарядание и работа автоматического установщика взрывателя осуществлялись при помощи гидропневматического устройства, использующего энергию отката ствола. Аккумулятором энергии служил накатник, из которого жидкость под давлением распределялась в рабочие цилиндры исполнительных механизмов.

Короткий ход ствола при откате обеспечивался гидравлическим тормозом отката и гидропневматическим накат-

ником, а также дульным тормозом, который у R11 поглощал 30% энергии отката, а у R14 — 40%.

100-мм снаряд автомата R11 при весе 16 кг имел начальную скорость 1000 м/с, скорострельность установки составляла 26 выстр./мин, вес — 5,1 т.

У 130-мм автомата R14 снаряд весил 35 кг и имел начальную скорость 970 м/с. Скорострельность составляла 15 выстр./мин, вес установки — 7,9 т.

Как видим, орудия имели отличные для своего времени тактико-технические характеристики, а качество орудий чехословацкого производства было известно всему миру, и наши войска хорошо испытали это на себе в 1941—1945 гг. Но по неясным причинам эти и другие чехословацкие автоматические пушки в СССР на вооружение приняты не были.

Лишь в середине 1950-х гг. ЦКБ-34 приступило к проектированию универсальных автоматических пушек среднего калибра. 31 декабря 1955 г. ЦКБ-34 сделало рабочие чертежи и техническую документацию на башенную двухорудийную артустановку СМ-52, предназначавшуюся для вооружения крейсеров и сторожевых кораблей. В IV квартале 1957 г. на заводе «Большевик» изготовили ее опытный образец, заводские испытания которого начались в конце 1957 г.

Внутреннее устройство ствола, баллистика и боеприпасы были взяты от 100-мм двухорудийной полуавтоматической установки СМ-5.

Движение всех механизмов автомата осуществлялось гидромеханическим приводом. Кинетическая энергия откатающегося ствола трансформировалась в потенциальную энергию сжатого воздуха и затем использовалась через промежуточную среду — рабочую жидкость — для работы гидравлического двигателя автоматики. Устойчивая работа гидравлического двигателя, даже в случае недостатка энергии от выстрела, обеспечивалась наличием специального, постоянно работающего подпиточного насоса, приводимого в движение электромотором.

Магазин расположен вертикально, снизу под качающейся частью. Подача патронов в магазин производилась при помощи качающегося зарядника, подвешенного на оси цапф. Одновременно подавались два патрона. Механизмы магази-

на перегружали верхний патрон из зарядника на линию автоматического установщика взрывателя, а нижний патрон — в нижнее гнездо магазина.

Линия автоматического установщика взрывателя расположена ниже линии заряжания. После срабатывания автоматического установщика взрывателя подача патрона из магазина на линию заряжания происходила в вертикальной плоскости по оси автомата в специальном лотке заряжания. Этот же лоток служил для направления патрона при досылке его в камору ствола.

Противооткатные устройства, осуществляя торможение откатных частей при выстреле, аккумулировали энергию отката в накатнике и возвращали откатные части после отката в исходное положение; одновременно противооткатные устройства производили зарядку гидропневматического аккумулятора, питающего гидродвигатель механизмов автоматики.

Затвор вертикальный клиновой. Тормоз отката гидравлический. Накатник гидропневматический. Охлаждение ствола воздушное, а в перерывах между стрельбами — прокачкой воды через канал.

Угол возвышения СМ-52 составлял -8° ; $+85^{\circ}$. Скорость наведения 30 град./с по вертикали и 35 град./с по горизонтали. Полный вес установки 40 т. Темп стрельбы одного автомата 40 выстр./мин.

Управление установкой СМ-52 дистанционное от радиолокационной системы ПУС «Парус-Б». Согласно корабельной программе на 1956—1965 гг. СМ-52 предполагалось установить на крейсера проекта 67 (4 — СМ-52, 2 — «Парус-Б»), проекта 70 (6 — СМ-52, 3 — «Парус-Б»), проекта 71 (4 — СМ-52, 2 — «Парус-Б»), на корабли ПВО проекта 81 (4 — СМ-52 и 2 — «Парус-Б»), на сторожевые корабли проектов 47 и 49.

Но на вооружение установке СМ-52 поступить было не суждено. Она, как и корабли, для которых она проектировалась, стала жертвой «волюнтаризма» Хрущева.

В заключение несколько слов стоит сказать о 37-мм зенитном автомате, установленном на крейсерах проектов 68К и 68бис. 7 февраля 1940 г. АНИМИ выдало тактико-техническое задание на проектирование 37-мм спаренной автоматической палубной установки на базе автомата 70К. В том

же году конструкторами завода № 4 (им. Ворошилова) был разработан технический проект установки В-11.

Качающаяся часть установки В-11 представляет собой два автомата с баллистикой пушки 70К, смонтированных в одной люльке. На дуло ствола надет пламегаситель. Кожух ствола являлся продолжением системы охлаждения и служил резервуаром для циркуляции заборной воды. Накатник пружинный, собран на кожухе водяного охлаждения. Тормоз отката гидравлический с компенсатором.

Установка В-11 устарела уже к моменту начала ее проектирования. Так, она вообще не имела электрических приводов наведения, и приходилось наводить ручную качающуюся часть весом 920 кг.

Впервые в отечественных зенитных автоматах была введена стабилизации. При непрерывном отработывании крена (удержании перекрестка панорамы на линии естественного горизонта или пузырька уровня) станок все время остается повернутым относительно тумбы на угол, равный углу крена. Но делать это все равно приходилось матросам вручную.

Проку от ручной системы стабилизации было мало. В результате вскоре расчет был уменьшен на одного человека, а система стабилизации заштырена.

Питание автоматов обойменное, в обойме 5 патронов. Подача обойм ручная.

В состав боекомплекта входили: осколочно-трассирующий снаряд весом 0,732 кг, вес взрывчатого вещества 36 г, взрыватель МГ-8; бронебойно-трассирующий снаряд весом 0,758 кг, взрывчатого вещества и взрывателя нет. Начальная скорость обоих снарядов 880 м/с. Дальность стрельбы: баллистическая — 8400 м; по таблицам стрельбы и самоликвидатору — 4000 м; потолок — 4000 м.

30 мая 1941 г. с заводом № 4 заключили договор на изготовление опытного образца установки В-11. Ее рабочие чертежи были закончены в 1942 г., а опытный образец изготовлен и отгружен заводом 2 марта 1944 г.

Полигонные испытания В-11 прошли на НИМАПе с 15 апреля по 18 мая 1944 г. в объеме 1193 выстрелов. На полигонных испытаниях после непрерывной очереди в 83 выстрела вода в кожухе закипела, а после 166 выстрелов — пол-

ностью обратилась в пар. По проекту механизм стабилизации должен был иметь электрический привод, а опытный и серийные образцы имели только ручной привод.

Государственные корабельные испытания установки В-11 прошли на большом охотнике «Штурман» на Северном флоте с 16 июля по 12 августа 1944 г. В-11 была принята на вооружение приказом Главкома ВМФ № 0155 от 25 июля 1946 г.

В послевоенное время установка В-11 была модернизирована и получила индекс В-11М. В-11 и В-11М устанавливались на крейсерах проектов 26, 68, 68бис; эсминцах проектов 30К и 30бис, а также на тральщиках проекта 254. В-11М оснащалась автоматическим прицелом АЗП-37-2М.

В ходе эксплуатации установок В-11 и В-11М на крейсерах и эсминцах механизмы стабилизации выключали (заштыривали).

Проектом предполагалась установка В-11 на подводных лодках, но реализовано это не было.

Производство В-11М было прекращено в начале 1980-х гг. Установки В-11 и В-11М с 1944 по 1953 г. изготавливались на заводе № 4, а с 1952 г. — на заводе № 614.

Столь длительное производство установок В-11 объясняется не какими-то их исключительными качествами, а, скорее, косностью мышления руководства флота.

Глава 10

Ядерное оружие и морская стратегия

(Корабли и бомбы)

6 августа 1945 г. на город Хиросиму американский бомбардировщик Б-29 с высоты около 9 км сбросил атомную бомбу мощностью 20 кт. Через три дня еще одна такая же бомба была сброшена на город Нагасаки. В обоих случаях взрывы произошли примерно на одной высоте — около 600 м от поверхности земли.

Американская пропагандистская машина заранее была подготовлена к проведению грандиозного «атомного шоу».

Начал это пропагандистское шоу лично президент Гарри Трумэн. Вслед за ним американские пресса и радио на все лады стали расхваливать это супероружие, способное уничтожить все на свете. Действительно, в Хиросиме были убиты и пропали без вести 71 тыс. человек, а 68 тыс. получили ранения. Тысячи людей позже умерли от лучевой болезни. Было разрушено около 60% города. Зона разрушений простиралась на 1,6 км от эпицентра и охватывала площадь 4,5 км². В Нагасаки людские потери и повреждения зданий были меньше.

Но тут была и обратная сторона медали. Бомбардировке подверглись мирные густонаселенные города. Население и командование ПВО Хиросимы и Нагасаки привыкли к полетам одиночных «летающих крепостей» Б-29, и военные не объявили воздушной тревоги, а горожане продолжали заниматься своими повседневными делами. Японцы вообще не знали, что это за оружие, и не боялись радиационного облучения.

В ходе обеих атомных бомбардировок потери японской армии и военной промышленности были незначительными, т.е. военный эффект атомных бомбардировок был нулевым. Да и вообще, для США не имело никакого смысла применять ядерное оружие во Второй мировой войне. Политики и военные прекрасно знали, что 9 августа 1945 г. в войну вступит Советский Союз, и это неминуемо приведет к разгрому миллионной Квантунской армии и общему краху Империи восходящего солнца. Но именно поэтому американцы так торопились. Требовалось показать всему миру, что именно американские ядерные бомбы, а не Красная Армия нанесли Японии последний и смертельный удар, а главное — напугать Россию.

Но ни русский народ, ни Сталина американцам запугать не удалось. Больше всех они напугали самих себя. Бравые генералы ВВС стали доказывать, что теперь «летающие крепости» с ядерными бомбами на борту способны уничтожить любые армии, флоты, да и целые страны. Тут не на шутку заволновались адмиралы: а как же быть с огромным американским флотом и с их должностями и доходами?

В результате было решено провести грандиознейший эксперимент — испытать действие ядерных бомб по кораб-

лям всех классов. Местом таких испытаний выбрали атолл Бикини (Маршалловы острова). Там воздействию атомного взрыва были подвергнуты разнообразная техника, вооружение и военное имущество.

При первом, воздушном, взрыве атомной бомбы (взрыв над поверхностью воды) воздействию взрыва были подвергнуты:

— 77 боевых и вспомогательных кораблей ВМФ, в число которых входили 5 линкоров, 4 крейсера, 2 авианосца, 14 миноносцев, 8 подводных лодок, 19 военных транспортов, 22 десантных корабля, 2 танкера и 1 железобетонный плавучий док;

— различная боевая техника и вооружение (танки, артиллерийские орудия, бронемашины, самолеты различных типов).

Для испытаний ядерного оружия к Бикини подогнали целую эскадру крупных надводных кораблей, среди которых были американские линкоры «Арканзас», «Нью-Йорк», «Невада», «Пенсильвания» и японский линкор «Нагато»; американские авианосцы — тяжелый «Саратога» и легкий «Индепенденс». Тяжелые крейсера были представлены германским «Принцем Ойгеном», а легкие — японским крейсером «Сакава», американским «Солт Лэйк Сити» и др.

1 июля 1946 г. американский бомбардировщик Б-29 «Мечта Давида»* с ядерной бомбой «Джильда» мощностью в 20 кт стартовал в 3 ч 45 мин с авиабазы на острове Кваджелейн и взял курс на Бикини. Точкой прицеливания штурмана являлся линкор «Невада». Однако точно попасть с такой высоты было физически невозможно, и промах составил 500 м, а по другим данным, — даже 600 м. Ведь бомба сбрасывалась с высоты 9000—9100 м, чтобы самолет мог благополучно уйти. Через некоторое время после сброса раскрылся парашют, и в результате от момента сброса до взрыва бомбы проходило около 3 минут.

При взрыве «Джильды» сильная вспышка осветила весь район на расстоянии нескольких десятков километров от эпицентра. Образовавшийся при взрыве огненный шар под-

* Американские летчики давали имена собственные своим «летающим крепостям».

нимался со скоростью 90 м/с, а максимальный диаметр его был около 500 м. В первые секунды после взрыва наблюдалось конденсационное облако.

Радиоактивное облако взрыва через 50 мин после взрыва поднялось на максимальную высоту 12 000 м, после чего начало рассеиваться. Диаметр облака достигал 4000—5000 м.

Как писал французский профессор Андре Кутен: «Ядерный занавес поднялся над Бикини. Что там? Море, должно быть, поглотило свои жертвы. Не осталось, наверное, ни подопытной эскадры, ни цепочки островов.

Корабли обратились в прах, атолл сгинул в пучине...

Не будем, однако, торопиться. Бикини после взрыва не было суждено пополнить список затонувших атлантис: на острове вместо ожидаемого полного распада и апокалипсической волны горит пожар средней руки.

Море спокойно.

В лагуне корабли армады держатся на плаву, за исключением двух небронированных судов; еще несколько пылают как факелы. Пальмы на Бикини стоят как стояли. Столбы и металлические башни с измерительными приборами, словно в насмешку над военными, целы и невредимы. Наблюдатели стягивают с головы резиновые маски и вытирают взмокшие лица. На экранах контрольных приборов отчетливо видны силуэты главных судов подопытного флота. Начали подсчет.

Потоплены транспорт «Джилайн» и эсминец «Лэмпон». Горят четыре судна, в том числе авианосец «Индепенденс», находившийся ближе всех к эпицентру взрыва» [37. С. 34—35].

А теперь обратимся к куда более скучному, но зато закрытому документу «Поражающее действие атомных бомб». Крейсер «Сакава» (водоизмещение 6652 т, введен в строй в 1944 г.), «находившийся в момент взрыва в 500 м от эпицентра взрыва, получил сильные повреждения кормовой части и надпалубных надстроек. Через сквозные пробоины вода проникла внутрь корабля, крейсер накренился на левый борт и затонул через 25 ч* после взрыва.

Миноносец (постройки 1936 г., водоизмещение 1500 т), находившийся в 480 м от эпицентра взрыва, получил очень

* По другим данным, через 18,5 ч.

тяжелые повреждения корпуса и надпалубных надстроек и затонул в первые минуты после взрыва.

Второй миноносец, имевший такие же тактико-технические данные, как и указанный выше миноносец (отличием являлась несколько меньшая осадка), и находившийся на расстоянии 850 м от эпицентра взрыва, в результате воздействия ударной волны перевернулся и затонул через 6 ч после взрыва.

Два транспорта (постройки 1944 г., водоизмещение 6800 т), находившиеся на расстоянии 500—550 м от эпицентра взрыва, затонули в первую минуту после взрыва.

Получили сильные повреждения, но остались на плаву следующие корабли:

Авианосец [«Индепенденс». — *А. III.*] (постройки 1943 г., водоизмещение 11 000 т), находившийся на расстоянии 800 м от эпицентра взрыва, получил самые сильные повреждения из всех оставшихся на плаву кораблей. У авианосца была сильно вмята обшивка левого борта вместе со шпангоутами (глубина вмятин — 0,5—1,0 м, обшивка с правой стороны имела несколько меньшие вмятины), взлетная палуба полностью разрушена, отдельные части палубы приподняты на 4—5 м, бортовые рамные шпангоуты (двутавр № 40) имели общий прогиб в 40 см. Была сильно повреждена ангарная палуба, а все оборудование на ней разрушено. Самолеты, находившиеся на палубе, были уничтожены. В подводной части авианосец не получил заметных повреждений.

Подводная лодка (постройки 1943 г., водоизмещение в надводном положении 1525 т), находившаяся на расстоянии 450 м от эпицентра взрыва в надводном положении (ближе всех других кораблей), получила сильное повреждение рубки и непрочного корпуса.

Из-за опасности потопления вследствие повреждений лодка была отбуксирована к берегу. Лодка не получила сильных повреждений прочного корпуса, механизмов и оборудования. Характер повреждений, полученных подводной лодкой, показывает, что подводные лодки, рассчитанные на значительные давления и имеющие небольшие размеры и специфическую форму, лучше других кораблей выдержива-

ют давления, которые создает ударная волна при воздушном взрыве атомной бомбы.

Сильные повреждения получили три линейных корабля.

Линейный корабль [«Арканзас». — *А.Ш.*] (постройки 1912 г., водоизмещение 26 100 т), находившийся на расстоянии 580 м (по другим данным — 800 м) от эпицентра взрыва, получил сильные повреждения кормовых надстроек (сильные вмятины). Обвесы мостиков корабля были разрушены, дымовая труба снесена, верхняя часть фок-мачты повреждена и наклонена. Взрывная волна через открытые люки проникла под вторую палубу, вызвав там значительные разрушения (сорвала двери, помяла перегородки, сорвала трапы и т.п.). Проникнув через дымоходы, ударная волна повредила котлы. Сильные повреждения получили боевая техника и вооружение, находившиеся на палубе корабля.

Второй линейный корабль [«Невада». — *А.Ш.*] (постройки 1916 г., водоизмещение 29 000 т), находившийся на расстоянии 500 м (по другим данным — 600 м) от эпицентра взрыва, получил сильные повреждения надпалубных надстроек, особенно кормовых: труба корабля была повреждена и наклонена, сорвана верхняя часть грот-мачты. Наружная обшивка корабля получила вмятины. Верхняя палуба кормовой части была пробита (пробоина размером 5—6 м), в других местах палубы имелись сильные вмятины глубиной до 100 мм. Котлы были разрушены.

Примерно такие же повреждения получил третий линейный корабль.

Крейсер [«Солт-Лейк-Сити». — *А.Ш.*] (постройки 1929 г., водоизмещение 9100 т), находившийся на расстоянии 480 м от эпицентра взрыва, получил тяжелые повреждения надводной части корпуса и надпалубных надстроек. Дымовые трубы крейсера были сильно деформированы и наклонены на 45°. Обшивка корпуса имела вмятины. Верхняя палуба получила общий прогиб глубиной до 120 мм, а между трубами — до 1 м и имела трещины. Серьезно были повреждены котлы. Самолет, находившийся на палубе, был сорван с катапульты, разбит и выброшен за борт.

Все другие корабли, получившие сильные повреждения, находились на расстояниях не больше 900—1000 м от эпи-

центра взрыва. Наиболее типичными повреждениями этих кораблей были: повреждения палуб, переборок и дверей, надстроек, дымовых труб, мачт, легких артиллерийских установок. На расстоянии 900—1000 м от эпицентра взрыва корпуса кораблей и башни главного калибра не получили тяжелых повреждений. Часть повреждений была вызвана возникшими пожарами.

Корабли, находившиеся на расстоянии более 1000 м от эпицентра взрыва, получили средние (до 1400 м) и легкие (более 1400 м от эпицентра взрыва) повреждения. Так, например, линейный корабль, находившийся на расстоянии 1700 м от эпицентра взрыва, получил повреждения внешнего оборудования. Находившийся на палубе линейного корабля самолет был сорван с места закрепления и поврежден, другой самолет также был поврежден. На авианосце [«Саратог»], водоизмещение 33 000 т. — *А.Ш.*], находившемся на расстоянии 2100 м от места взрыва, при наружном осмотре не было обнаружено видимых механических повреждений. У немецкого крейсера [«Принц Ойген». — *А.Ш.*] со сварным корпусом (постройки 1940 г., водоизмещение 10 000 т), находившегося на расстоянии 1700 м от места взрыва, были разрушены мачты, имелись вмятины в надстройках, была повреждена часть незакрепленной мебели во внутренних помещениях.

Боевая техника, вооружение и имущество, находившиеся на кораблях, в результате воздействия ударной волны получили повреждения различных степеней.

Боевая техника, вооружение и военное имущество, находившиеся во время взрыва на линейном корабле (600 м от эпицентра взрыва), получили следующие повреждения: находившийся на палубе корабля войсковой катер был сильно помят, сильно повреждены грузовые автомобили и походная механическая мастерская.

Танки, установленные на открытой палубе, не получили видимых повреждений. Резина катков танков и скатов автомобилей также не имела заметных повреждений или изменений.

Более сильные повреждения получили боевая техника и имущество, расположенные на десантном корабле, находившемся на расстоянии 500 м от места взрыва.

Войсковой катер, находившийся на палубе этого корабля, был сильно поврежден, а подвижная механическая мастерская была полностью разрушена. Танки и артиллерийские системы не получили ярко выраженных наружных повреждений; резина катков танков, скатов орудий и автомобилей также не получила заметных повреждений. Самолеты, находившиеся на палубе, были полностью разрушены.

Боевая техника и вооружение (танки, орудия, автомобили, катера), находившиеся на корабле на расстоянии 1700 м от места взрыва, не получили заметных повреждений.

Во время испытаний не было отмечено случаев взрыва боеприпасов.

По мнению присутствовавших на испытаниях американских специалистов, танки и орудия, находившиеся на палубе корабля на расстоянии 500 м от эпицентра взрыва, были годны для немедленного боевого использования.

При взрыве в воздухе корабли-мишени, находившиеся на расстоянии до 1000—1200 м от места взрыва, а также размещенные на них боевая техника, вооружение и различное имущество в результате воздействия светового излучения получили те или иные повреждения.

Пожары возникли на 19 кораблях. На кораблях горело главным образом деревянное оборудование (деревянные настилы палуб и др.) и различное военное имущество, размещенное на открытых палубах.

Пожары вызывали дополнительные разрушения и повреждения. На расстоянии до 500—800 м от центра взрыва краска кораблей и другой техники (танков, орудий) обгорела и потемнела на участках, обращенных к месту взрыва. Закрытые поверхности не имели, как правило, видимых признаков воздействия высоких температур.

В отдельных случаях пожары возникали на кораблях, находившихся на расстоянии 1700 и даже 2100 м от места взрыва» [50. С. 53—62].

По мнению советских специалистов, «при оценке воздействия светового излучения на корабли (возникновение пожаров) следует иметь в виду, что на палубах кораблей находилось очень много постороннего оборудования и различных предметов, подвергавшихся испытанию, которые ока-

зались более уязвимыми при воздействии светового излучения и поэтому очень часто являлись первоначальными очагами пожаров. При наличии на кораблях только табельного оборудования пожары на многих кораблях могли бы не возникнуть.

На кораблях-мишенях борьба с пожарами не велась. В результате этого значительная часть оборудования кораблей, а также размещенных на кораблях боевой техники, вооружения и военного имущества была повреждена и уничтожена пожарами. На боевых кораблях, где всегда будет организована немедленная борьба с пожарами, повреждения от пожаров будут значительно меньшими в сравнении с тем, что имело место на испытаниях в Бикини.

Данные о результатах поражающего действия атомной бомбы при взрыве в Бикини показывают, что при воздушном взрыве корабли военно-морского флота, боевая техника и вооружение в зависимости от расстояния до эпицентра взрыва могут получить повреждения различных степеней и что повреждения кораблей являются главным образом следствием воздействия ударной волны. Корабли, находящиеся на расстоянии до 700—800 м от эпицентра взрыва, могут получить тяжелые повреждения или затонуть; на расстоянии 900—1400 м корабли могут иметь средние повреждения; легкие повреждения могут получить корабли, находящиеся на расстоянии до 1800 м от места взрыва. Надстройки кораблей могут быть разрушены или получают сильные повреждения на расстоянии до 1100 м от места взрыва.

Повреждения подводной части кораблей при воздушном взрыве будут значительно меньшими, чем надводной.

На испытаниях в Бикини танки и тяжелые артиллерийские установки при воздушном взрыве атомной бомбы на расстоянии более 500 м от места взрыва не получили существенных повреждений. Другие виды вооружения и боевой техники получили при воздушном взрыве повреждения от воздействия ударной волны и светового излучения на больших расстояниях от места взрыва.

Пожары, как следствие воздействия светового излучения атомного взрыва, могут возникать на кораблях на расстоянии до 1800 м; на расстоянии более 1800 м от места взрыва

пожары могут возникать на кораблях, имеющих на открытых площадках детали и оборудование из легко воспламеняющихся материалов (например, из дерева)» [50. С. 62—63].

25 июля американцы решили устроить подводный ядерный взрыв. В качестве целей использовали 85 (по другим данным — 87) кораблей. На сей раз бомбу «Джилда-2» поместили в водолазный колокол, служивший обычно для водолазных работ. Колокол был подвешен к днищу десантной баржи на глубину 8—9 м, до дна от колокола оставалось 40—45 м.

Как писал тот же Андре Кутен: «В 22.30 по среднеевропейскому времени молодой физик из Лос-Аламосского атомного центра Маршалл Холлоуэй включил рубильник дистанционного взрывателя. Пять минут спустя море взметнулось к небесам.

Миллионы радиослушателей в Америке и Западной Европе слушали по Си-би-эс и Би-би-си прямую трансляцию светопредставления. Вначале это было похоже на грохот поезда, вырвавшегося из туннеля, затем раздалось оглушительное «бам». В «цирке» началось представление.

Наблюдатели пресс-судна и адмиральского флагмана увидели взмывший посреди лагуны гигантский гейзер, принявший форму хлопкового куста. Обреченный флот исчез в облаке пара.

Радист «летающей крепости» возвестил с неба:

— Бикини превратился в кипящий котел! Вижу сплошное пламя и дым.

Через пятнадцать минут после начала «извержения» удалось различить силуэт лишь одного корабля из восьмидесяти семи судов эскадры. Но затем, по мере того как «белая смерть» уползла в небо, толкая вверх пронизанный солнечными лучами кокон, на поверхности моря возникали все новые и новые силуэты» [37. С. 40].

Огромный столб воды, поднятый взрывом, имел вид полого цилиндра с вертикальными стенками. Максимальная высота подъема столба составила 2400 м, наибольший диаметр столба достигал 600 м, а толщина его стенок — 90 м. В момент максимального подъема столб содержал до миллиона тонн воды. Газы взрыва, прорвавшись через полый столб, образовали над верхней частью столба облако, которое быстро увеличивалось и достигло в диаметре 6—7 км.

Через 10—12 секунд началось падение поднятых столбом масс воды. Процесс падения сопровождался образованием у основания столба базисной волны, которая распространялась в стороны с начальной скоростью 30 м/с (через несколько минут скорость упала до 3 м/с). Максимальная высота базисной волны, состоявшей из мелких капель воды, не превышала 1000 м.

На расстоянии 305 м от эпицентра взрыва высота волны была около 30 м, а на расстоянии 610 м — 14 м, на 1830 м — 4,9 м.

На морском дне, состоящем из рыхлых осадочных пород и ила, после подводного взрыва образовалась воронка диаметром 900 м и глубиной 9,8 м. Объем грунта, выброшенного со дна, составил около миллиона кубометров.

Линкор «Арканзас», находившийся в 350 м от эпицентра, затонул через 10—15 минут после взрыва. Водолазы обследовали лежавший правым бортом на глубине 55 м линкор и установили, что корабль при взрыве получил множественные сквозные пробоины по всей длине подводной части корпуса. «Арканзас» стал первым линкором, потопленным взрывом атомной бомбы.

Линкор «Нагато», находившийся в 650 м от эпицентра, получил сильные повреждения в подводной части. В результате проникновения воды через пробоины линкор стал крениться и через 5 дней после взрыва, опрокинувшись на борт, затонул.

Авианосец «Саратога», находившийся в 450 м от эпицентра взрыва, получил сильные повреждения и от проникшей через пробоины воды получил дифферент на корму и сильный крен на правый борт. Верхняя часть дымовой трубы корабля была сорвана и валялась на взлетной палубе. Подъемник самолетов получил перекося и был вдавлен вниз, составляя уступ с плоскостью взлетной палубы.

Крен и дифферент продолжали увеличиваться, и через 6 ч после взрыва было решено отбуксировать авианосец к берегу, но высокий уровень радиации не позволял приблизиться к тонущему кораблю. Еще через час «Саратога» сильно накренился и стал быстро погружаться, увеличивая дифферент на корму. Вскоре корма полностью оказалась под

водой, а нос поднялся вверх. Через 7 ч 30 мин «Саратога» скрылся под водой.

Подводные лодки в момент взрыва находились в подводном положении на различных глубинах на расстоянии от 250 м до 850 м. Водолазы обследовали затонувшие лодки через 20—25 дней после взрыва и установили, что три лодки из шести, находившихся в подводном положении, лежали на дне. У двух лодок было затоплено по несколько отсеков, а корпус третьей был сильно поврежден.

Десантный корабль № 133 (водоизмещение 3310 т), находившийся во время взрыва на расстоянии 850 м, затонул сразу же после взрыва. На следующий день при осмотре было установлено, что корабль, видимо, перевернулся вверх килем, так как носовая часть киля выступала над поверхностью воды.

Десантный корабль № 60, непосредственно под которым и была подвешена атомная бомба, полностью разрушился.

Железобетонная баржа, находившаяся в 300 м от эпицентра подводного взрыва, затонула сразу же после взрыва.

Железобетонный плавучий док затонул на 11-й день после взрыва.

После подводного взрыва большинство кораблей остались на плаву. Линкор, находившийся в 800 м от места взрыва, имел крен на правый борт на 2—3° и дифферент на корму. Самолет, стоявший до взрыва на корабле, остался на палубе, но был сорван с катапульты. Крейсер, находившийся в 900 м от места взрыва, получил крен на правый борт порядка 3° и небольшой дифферент на корму. Авианосец (1100 м от эпицентра взрыва) имел крен на правый борт порядка 8—10°. Миноносец (450—500 м от эпицентра взрыва) имел крен на правый борт порядка 4° и увеличенную осадку примерно на 0,5 м.

По результатам испытаний «Джилды-2» советские специалисты сделали следующие выводы: «Данные о результатах воздействия подводного взрыва атомной бомбы на корабли военно-морского флота показывают, что в зоне радиусом 300—500 м, как правило, будут потоплены корабли всех классов; в зоне радиусом до 800 м корабли могут быть по-

топлены или получают сильные повреждения; в зоне радиусом более 800 м корабли могут получить различные повреждения. Подводные лодки могут быть потоплены в зоне радиусом до 800 м.

Наиболее сильные повреждения при подводном взрыве получают подводные части корпусов кораблей. Котлы и судовые машины могут иметь повреждения: сильные — до 700 м от центра взрыва, средние — 800—850 м, легкие — до 1000 м» [50. С. 68].

Таким образом, «летающие крепости» с ядерными бомбами оказались эффективным оружием против крупных надводных кораблей, но говорить, что в атомный век линкоры стали ненужными, было слишком большой натяжкой.

Бомба, сброшенная с самолета с высоты 9—11 тыс. м, имела отклонение 400—500 м. Длительность падения бомбы, парашют которой был хорошо виден с корабля, составляла около 3 мин. За это время корабль, идущий со скоростью 30 узлов, пройдет 2,8 км. Как видим, у линкора или крейсера были все возможности уклониться от атомной бомбы, сброшенной «летающей крепостью». Не следует исключать и борьбу экипажа за живучесть, дезактивацию корабля после взрыва. Наконец, ПВО соединения кораблей могла сбить самолет — носитель ядерной бомбы, а корабли охранения — поставить большую дымовую завесу.

Первая советская ядерная бомба была испытана в 1949 г. в районе Семипалатинска. Для испытания ядерного оружия в интересах флота правительство решило построить полигон на архипелаге Новая Земля. 31 июля 1954 г. вышло постановление Совмина № 1559-699 о создании полигона на Новой Земле. Вновь организуемое строительство получило название «Спецстрой-700». В течение года объект-700 подчинялся командующему Беломорской флотилией. Затем приказом Главкома ВМФ № 00451 от 12 августа 1955 г. этот объект был выведен из подчинения флотилии и подчинен начальнику 6-го Управления ВМФ.

Первый ядерный взрыв на Новоземельном полигоне был произведен утром 21 сентября 1955 г. в губе Черная. Это был первый советский подводный ядерный взрыв. К этому вре-

мени США уже произвели два подводных ядерных взрыва в Тихом океане — в июле 1946 г. и в мае 1955 г. Кроме того, США провели 44 взрыва в воздухе, 18 на земле и 2 под землей. Великобритания в октябре 1952 г. произвела надводный взрыв на острове Монте Белло, а на Семипалатинском полигоне было испытано 21 ядерное устройство.

Для проведения подводного взрыва боевая часть ядерной торпеды Т-5 мощностью 3,5 кт* была опущена со специально переоборудованного тральщика проекта 253-Л на глубину 12 м. Естественно, что после взрыва тральщик разнесло вдребезги.

Вице-адмирал Е.А. Шитиков вспоминал: «Султан встал мгновенно. Встал столб, и тут же вверху начал образовываться гриб. Столб внутри пустой, а стенки — из воды. Белый-белый от внутреннего свечения. Такой белизны я никогда не видел. Мы наблюдали за взрывом с берега, находясь в 7 км, без укрытия. Это был склон пологой сопки. А дальше — КП.

Столб стоял долго-долго. Впечатление такое, что вышел джинн из бутылки и замер. Потом столб начал разрушаться сверху, опадать. И получилось облако, которое понесло поперек залива и косы. Мы не почувствовали ударной волны. Ну так, какой-то ветерок прошел. Зато было очень хорошо видно, как бежит ударная волна по воде. Издали — это четкая черта. А за ней — уже мельче.

Эсминец «Реут»** стоял метрах в трехстах от эпицентра. Он попал на край султана, подскочил и сразу же ушел на дно. С другой стороны, подальше, стоял «Куйбышев», который остался на плаву, отделавшись серьезными повреждениями.

Среди расставленных эсминцев-ветеранов, прошедших войну, наиболее молодым оказался «Гремящий» с работающей паросиловой установкой. Именно поэтому «Гремящий»

* Различные методики определения мощности взрыва дали результаты, заметно отличавшиеся друг от друга. Специалисты по ударной волне определили полный тротиловый эквивалент в 3—3,5—4 кт, а радиохимики оценили его в 5—5,5 кт.

** «Реут» (бывший «Урицкий») и «Куйбышев» — эскадренные миноносцы типа «Новик», заложены в 1913—1914 гг., полное водоизмещение около 1700 т.

после взрыва дал такую шапку дыма, что все решили — он загорелся. Позволить же гореть кораблям было нельзя, ибо требовалось снять показания приборов. Поэтому Фомин, не выдержав, дал открытым текстом команду начальнику аварийно-спасательных сил капитану 1 ранга Чикеру:

— Чикер, «Гремящий» горит, выходи тушить!

Но дым рассеялся, и стало видно, что эсминец на месте, пожара нет. Это котлы так отреагировали на ударную волну» [81. С. 56].

10 октября 1957 г. на Новоземельном полигоне в Черной губе была проведена повторная стрельба торпедой Т-5 с ядерной боевой частью. В 10 ч подводная лодка С-144 проекта 613, находившаяся на перископной глубине, выпустила торпеду Т-5. Торпеда шла со скоростью 40 узлов, взрыв произошел на глубине 35 м. Благодаря усовершенствованию заряда мощность оказалась несколько выше, чем при испытании в 1955 г.

После взрыва (но не сразу) затонули эсминцы «Разъяренный» и «Грозный», подводные лодки С-20 и С-19, а также два тральщика. Ряд судов, в том числе эсминец «Гремящий», подводная лодка К-56 и другие, получили повреждения. Торпеда Т-5 была принята на вооружение и стала первым корабельным ядерным боеприпасом Советского флота.

20 октября 1961 г. в ходе учения «Радуга» с дизельной подводной лодки проекта 629 была запущена баллистическая ракета Р-13 с ядерным зарядом. Взрыв был произведен на Новоземельном полигоне. Сразу после этого взрыва начались учения «Коралл», в ходе которых производились взрывы ядерных боевых частей различных торпед. Стреляла дизельная подводная лодка проекта 641 (командир капитан 1 ранга Н.А. Шумнов).

В начале 1960-х гг. на Новой Земле были сброшены со стратегических бомбардировщиков Ту-95 ряд сверхмощных термоядерных (водородных) бомб мощностью до 50 Мгт. Стало реальностью и создание бомбы в 100 Мгт.

Уже после первых ядерных взрывов стало ясно, что ядерное оружие наиболее эффективно против больших городов (вспомним Хиросиму), но его действие по кораблям или сухопутным войскам в десятки раз менее эффективно. О дей-

ствии ядерных бомб по кораблям мы уже знаем, а что касается сухопутных сил, то взрыв ядерной бомбы в 20 кт, как в Хиросиме, мог вывести из строя в среднем мотострелковый или танковый батальон.

Стрельба же по кораблям в море баллистическими или крылатыми ракетами дальнего действия без системы самонаведения, пусть даже с астрокоррекцией, вообще не эффективна, так как табличное круговое вероятное отклонение (КВО) таких ракет в 1950—1960-е гг. составляло около 4 км, а фактически было 6—8 км.

Замечу, что военнослужащие, даже получившие смертельные дозы радиации, способны в течение нескольких часов или даже дней выполнять поставленные боевые задачи. А вот потом и военным, и мирным гражданам придется десятилетиями бороться с последствиями радиационного заражения.

Американские политики и военные уже в начале 1950-х гг. осознали, что жертвы среди мирного населения от ядерного взрыва и последующее радиоактивное заражение впервые в истории отменили знаменитую формулу Клаузевица: «Война есть продолжение политики иными средствами». В самом деле, какая может быть дальнейшая политика, если территория США станет радиоактивной пустыней?

В результате США, с одной стороны, продолжали гонку стратегических и ядерных вооружений, непрерывно создавая новые стратегические бомбардировщики, баллистические ракеты средней и большой дальности и т.д., но, с другой стороны, начали готовиться к локальным войнам. Локальная война — это война, в ходе которой боевые действия происходят на суше, на воде и в воздухе на строго определенной территории. Классические примеры локальных войн: Корейская, Вьетнамская или Фолклендская.

Пентагон готовился к ведению локальных войн как с применением ядерного оружия, так и без него. В США было разработано много сценариев «ограниченной ядерной войны», т.е. массированного применения ядерных боеприпасов калибром в несколько килотонн на строго ограниченном пространстве.

Разумеется, советская пропаганда и коммунисты западных стран обрушились с резкой критикой новой доктрины,

утверждая, что любое ограниченное применение ядерного оружия автоматически приведет к глобальной ядерной войне. Любопытно, что этот тезис никогда жестко не ставился в речах советских руководителей. В то же время руководство США, СССР и других держав очень четко выдерживало рамки всех послевоенных конфликтов как в географии, так и в типах вооружения. Молчание официальной Москвы и опыт локальных войн были куда более существенными аргументами, чем коммунистическая пропаганда, поливавшая помоями любую инициативу США.

Доктрина ограниченной ядерной войны была принята в НАТО и оставалась в силе до начала 1990-х гг.

Стратегические бомбардировщики 1950—1960-х гг. мало подходили для нанесения ядерных ударов по передовым позициям войск. С уменьшением весогабаритных характеристик ядерных боеприпасов (ЯБП) эффективными носителями ядерного оружия стали истребители-бомбардировщики. Но и они имели ряд существенных недостатков. Их применение зависело от погоды, времени суток и насыщенности ПВО противника, у них было весьма велико время реакции (от подачи заявки до нанесения удара). Наиболее оптимальным вариантом было предоставление корпусам, дивизиям, полкам и даже батальонам средств доставки ЯБП. В 1950—1960-е гг. такими средствами могли быть классические артиллерийские орудия, безоткатные орудия и неуправляемые тактические ракеты. В США решили вести работы по всем трем направлениям, аналогично поступили и в СССР, хотя и с некоторым запаздыванием.

Уже в конце 1940-х гг. в США началась разработка огромных атомных пушек. В результате в 1952 г. была принята на вооружение 280-мм пушка Т-131, получившая название «Атомная Анни». Орудие представляло собой полустационарную систему, мало отличавшуюся по конструкции от орудий Первой мировой войны. Вес установки в боевом положении составляет 42,6 т, а в походном — 75,5 т. Установка могла перевозиться только по шоссе двумя тягачами. Несколько часов требовалось на инженерную подготовку позиции к стрельбе. Орудие стреляло снарядами Т-124 (1952 г.) с ЯБЧ мощностью 15 кт. Дальность стрельбы составляла от

18 до 30 км, КВО — 133 м. «Атомная Анни» 25 мая 1953 г. выстрелила ядерным боеприпасом в пустыне Невада.

В СССР создание такого ядерного оружия шло с большим отставанием от США. Малограмотный Хрущев никак не мог взять в толк, зачем нужны ядерные тактические заряды, если на немногим бóльшие средства можно создать стратегический ядерный заряд и с помощью межконтинентальной баллистической ракеты сбросить его на американский город. Об этом несколько упрощенно писал Сергей Хрущев. В начале февраля 1963 г. на совещании Совета обороны, посвященном ракетно-ядерному оружию, маршал А.А. Гречко поднял вопрос о тактическом ядерном оружии. Далее цитирую: «У нас же, по словам Гречко, дела обстояли катастрофически. Кроме «Луны», практически не на что и рассчитывать. Правда, недавно приняли на вооружение Р-13, но она по своим параметрам уже претендовала на следующий уровень. Гречко стал горячиться, убеждать отца, что без тактического ядерного оружия армия не сможет противостоять вероятному противнику. Без применения на поле боя тактических атомных зарядов, совсем маленьких — он сближал ладони своих длинных рук, демонстрируя их миниатюрность, — с эквивалентом одна-две килотонны, выиграть современное сражение невозможно.

На сей раз глаза его не смеялись, речь шла о серьезном деле, а не о всяких там космических штучках. В них Гречко не особенно верил — игрушки. Набывчившись, он напирал на отца, нависая над ним с высоты своего почти двухметрового роста. Отец отступал назад, он не любил обращаться к собеседнику, высоко задирая голову.

— Да отойди ты на два шага. — Отцу надоело пятиться. Обстановка несколько разрядилась.

— И не уговаривай меня, нет у меня денег, — продолжал отец, — на все не напасешься.

Он явно не хотел вступать в пререкания, все давно было говорено-переговорено. Отец не жаловал тактическое ядерное оружие. Ядерное оружие ему служило не инструментом войны, а аргументом в политических битвах, средством давления, устрашения, пусть даже шантажа. Но применять его?!

Целям отца отвечали стомегатонные заряды, для которых Европа тесна. Мегатонные боеголовки ракет различной дальности, нацеленные на столицы вероятных противников, эффективно остужали горячие головы.

Вся эта «мелочь» казалась отцу очень опасной своей приземленностью, снижающей порог страха. К тому же стоило подобное «удовольствие» чрезвычайно дорого. Славский докладывал, что заряд для атомной пушки с эквивалентом в полторы килотонны обходится не дешевле мегатонной боеголовки межконтинентальной ракеты. Если всерьез заняться оснащением сухопутных войск атомным оружием, то счет пойдет даже не на тысячи, а на десятки тысяч.

Отец держался твердо: «Нет!»

Правда, сделали две опытные дальнобойные пушки, способные забрасывать ядерный боеприпас километров на тридцать. Их возили регулярно два раза в год на парады на Красной площади. На показах они стреляли с ужасающим грохотом. Но дальше дело не пошло. Предложения о серийном производстве отец отвергал с порога. Поколебать его не удалось ни маршалам, ни Устинову. Так эти два монстра и существовали парой.

С «Луной» обстояло полегче. Ее выпускали серийно, в основном с обычным зарядом. Атомных боеголовок производилось немного.

О минах и фугасах отец и слушать не хотел. Ссылки на американцев на отца не действовали. Он давно привык к угрозам: в случае невыделения средств оказаться в хвосте. Он придерживался своей точки зрения: если протратишься на все эти «игрушки», то уж точно проиграешь. Американцы, если им нравится, пусть пускают деньги на ветер. По мнению отца, если начнется ядерная война, то будет не до «поля боя».

В тот день приняли окончательное решение Совета обороны о нецелесообразности развития этого направления ядерного вооружения. Гречко пришлось смириться. Оставшиеся полтора года он безуспешно пытался склонить отца на свою сторону.

Когда отца отправили в отставку, с Брежневым Гречко договорился без труда. Леонид Ильич вошел в положение. С

тех пор счет ядерных боезарядов пошел на тысячи, потом перевалил четырехнулевую отметку и покатился дальше...» [66. Т.2. С. 419—421].

Тем не менее в СССР в 1954 г. началось проектирование гигантской самоходной установки для стрельбы ЯБП. В 1957—1959 гг. было изготовлено несколько типов 406-мм пушек СМ-54 и 420-мм гладкоствольных минометов 2Б2 «Ока» весом 64 т и 55 т соответственно. Однако в 1960 г. решили отказаться от серийного производства этих монстров.

В 1961 г. на вооружение батальонов ВДВ США были приняты безоткатные орудия типа «Деви Крокет»: 120-мм с дальностью стрельбы 2 км и 155-мм с дальностью 4 км. Орудия устанавливались на открытых автомобилях типа «Джип». Они стреляли надкалиберными тактическими ядерными снарядами мощностью 0,01 кт типа «W-54Y1».

В конце 1950-х гг. американцам удалось существенно уменьшить весогабаритные характеристики ядерных боеприпасов. В связи с этим в 1957—1969 гг. на вооружение армии США был принят ряд артиллерийских снарядов калибра 155—203 мм. Мощность 203-мм снарядов составляла 10 кт, а 155-мм — 0,1 кт. Эти снаряды внешне мало отличались от обычных снарядов и могли быть использованы практически любыми 155-мм и 203-мм армейскими гаубицами.

Флот США не остался в стороне, и в 1956 г. для 406-мм орудий линкоров был принят снаряд М-23 «Кейти» мощностью 20 кт, а в 1957 г. — снаряд М-422 мощностью 5 кт для 203-мм орудий крейсеров.

В СССР малогабаритные артиллерийские ядерные боеприпасы появились лишь в 1970-х гг. Среди них были 240-мм мины для самоходного миномета 2С4 «Тюльпан», 203-мм снаряды для 203-мм самоходной пушки 2С7 «Пион», 152-мм снаряды для самоходной гаубицы 2С3 «Акация» и пушки 2С5 «Гиацинт».

Корабельная артиллерия СССР ядерных боеприпасов не имела, так как крейсера типа «Свердлов» со 152-мм орудиями считались устаревшими, а Хрушев в 1958 г. запретил разработку корабельных орудий калибра свыше 76 мм. С 1967 г. и до сих пор предельный калибр корабельной артиллерии стал 130 мм, куда так и не сумели поместить ЯБП.

Таким образом, и у нас, и у них минимальным габаритом, куда помещается ЯБП, стал размер 150—500 мм.

В итоге с начала 1960-х гг. в США тактические ядерные боеприпасы поступили во все рода войск. В ВВС ими были оснащены обычные бомбы и управляемые ракеты класса «воздух/земля» («Булпап» и др.) и «воздух/воздух» («Фалкон» и др.), неуправляемые ракеты «Боур». В ВМФ тяжелыми ядерными боеприпасами были оснащены крылатые ракеты «Регулус» и «Гарпун», зенитные ракеты «Талос», «Терьер» и другие, комплексы противолодочной обороны, морские мины.

В армии США корпуса получили баллистические ракеты «Редстоун» (дальность до 370 км), «Капрал» (125 км), «Сержант» (140 км), а затем «Першинг 1» (740 км); дивизии получили управляемые ракеты «Ланс» (130 км) и неуправляемые «Онест Джон» (38 км) и «Литл Джон» (20 км).

В Советском ВМФ тактические ядерные боеприпасы получили почти все крылатые ракеты (начиная с П-5 и П-35), торпеды, мины и комплексы противолодочной обороны. Интересно, что ряд комплексов ПЛО как у нас, так и в США мог применяться только с тактическими ядерными боеприпасами.

Сухопутные войска получили фронтовые ракеты «Темп-С» (дальность 900 км), армейские Р-17 (8К-14) с дальностью 300 км — знаменитые «Скады», прославившиеся в ближневосточных войнах, и «Оку» (9М714) с дальностью 400 км.

Дивизии получили неуправляемые ракеты «Луна» 3Р10 (32 км) и «Луна» 9М-21 (65 км), а также «Точка У» (120 км).

Таким образом, уже в 1950-х гг. мегатонные водородные бомбы стали оружием «судного дня», а мировая война с их применением — ядерным апокалипсисом. К ней усердно готовились, но ее смертельно боялись правительства всех стран. Понятно, что Третья мировая война не могла начаться, от нее мир спасло лишь стратегическое ядерное оружие.

Зато во второй половине XX в. произошло несколько десятков локальных войн. С распадом же СССР их число не только не уменьшилось, а, наоборот, существенно возросло.

Все вышесказанное подводит нас к выводу о том, что оценивать роль крупных надводных кораблей в период пос-

ле 1945 г. стоит не с точки зрения глобальной термоядерной войны, а исключительно в плане использования их в локальной войне без применения ядерного оружия, в крайнем случае — с применением тактического ядерного оружия, но тоже только в локальной войне.

Глава 11

Линкоры и крейсера США в послевоенный период

Как известно, основную тяжесть войны с Германией и ее сателлитами вынес Советский Союз. На континентальную территорию США не ступил ни один вражеский солдат и не упала ни одна авиабомба. Благодаря этому в Соединенных Штатах было развернуто производство вооружений в невиданных ранее масштабах. На американских верфях строились тысячи боевых и транспортных судов, в том числе десятки авианосцев, линкоров и крейсеров.

Если в XIX и начале XX в. основной военно-морской доктриной Владычицы морей было превосходство британского флота над соединенными флотами второй и третьей по силе морских держав, то к 1945 г. ВМФ США численно и по тоннажу превосходил все флоты в мире, вместе взятые.

Таблица 13

Рост сил флота США

Классы кораблей	1941 г.*	1944 г.**
Авианосцы (тяжелые, легкие, эскадренные)	7	125
Линейные корабли	16	23
Крейсера (легкие, тяжелые и ПВО)	36	67
Эсминцы и эскадренные корабли	180	879
Охотники за подводными лодками	—	до 900
Подводные лодки	112	351
Десантные и высадочные корабли и средства	—	более 75 000

* См.: Еремеев Л.М., Шергин А.П. Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне. С 375.

** См.: Справочник корабельного состава военно-морских флотов мира. 1944. С. 295.

Причем американский флот был сбалансированным, т.е. состоял из наиболее целесообразных боевых кораблей всех классов. Основным театром боевых действий американского флота был Тихий океан, хотя официально правительство США неоднократно заявляло, что главным их противником являлась Германия. Для снабжения кораблей и сухопутных войск у берегов Филиппин, Австралии, Китая и Японии в США были построены тысячи вспомогательных судов: различных транспортов, танкеров, бензовозов, плавмастерских, госпитальных судов и т.д.

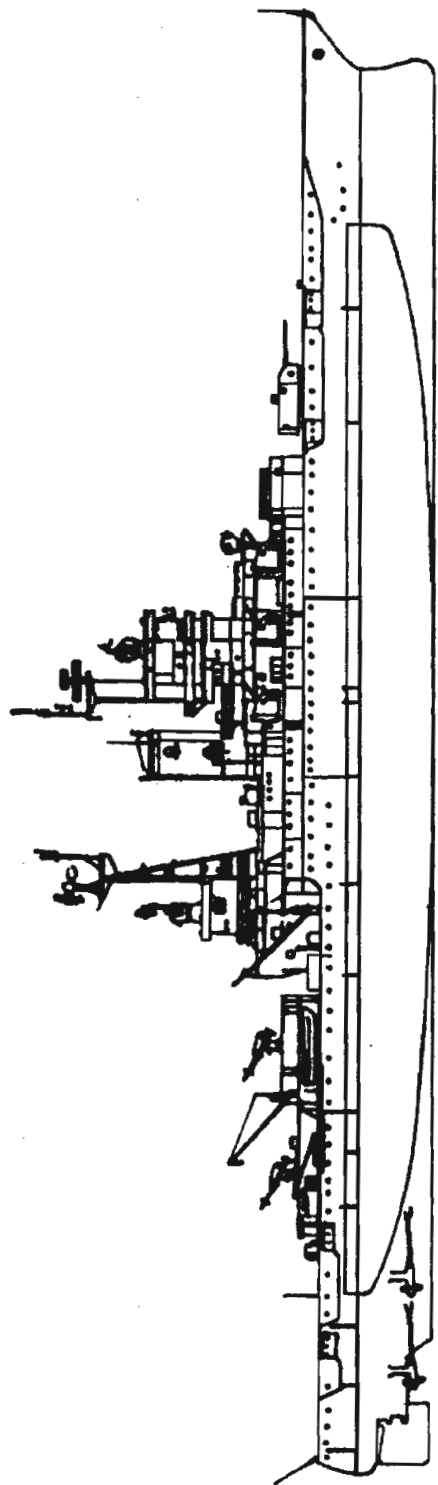
Сразу после окончания войны выяснилось, что такой огромный флот попросту не нужен. Советский флот считался слишком слабым, а высаживать большие морские десанты типа Нормандской операции было негде.

В 1945 г. в США были аннулированы выданные ранее заказы на строительство 6 линейных кораблей, 3 больших авианосцев, 16 эскортных авианосцев, 3 больших крейсеров, 6 тяжелых крейсеров, 14 легких крейсеров, 48 эсминцев, 386 эскортных миноносцев, 4 фрегатов, 118 подводных лодок, 97 охотников за подводными лодками, 75 эскадренных тральщиков, 16 малых баз гидросамолетов и других кораблей.

Затем наступила очередь кораблей, находившихся в строю или в достройке в высокой степени готовности. Значительная часть прессы, а также многие конгрессмены и сенаторы считали линкоры устаревшим видом боевых кораблей и требовали их сдачи на лом.

К сентябрю 1945 г. в составе флота США было 13 старых линкоров, введенных в строй с 1912 по 1923 г. и 10 новых линкоров, введенных в строй в 1941—1945 гг. Из старых линкоров четыре («Арканзас», «Нью-Йорк», «Невада» и «Пенсильвания») были обращены в мишени для испытаний ядерного оружия у атолла Бикини, линкор «Техас» с 20 апреля 1948 г. стал кораблем-памятником. Линкоры «Нью-Мехико» и «Айдахо» в июле 1946 г. были выведены из боевого состава флота и в 1948 г. пущены на лом.

Пять старых линкоров американцы на всякий случай в 1946—1947 гг. законсервировали, а в 1959 г. разобрали («Теннеси», «Калифорния», «Колорадо», «Мэриленд» и «Вест-Вирджиния»). И, наконец, линкор «Миссисипи» был обращен в носитель зенитных управляемых ракет «Терьер».



Линкор «Миссисипи», оснащенный ЗУР «Терьер». 1955 г.

Линкоры, построенные в ходе Второй мировой войны, можно разделить на две группы. Первая состояла из 6 кораблей, введенных в строй в 1941—1942 гг., а вторая — из кораблей, введенных в строй в 1943—1945 гг. Формально линкоры обеих групп можно считать равноценными — все корабли имели по три трехорудийные 406-мм установки. Однако на четырех линкорах типа «Айова» 406/45-мм орудия были заменены на более мощные 406/50-мм. Максимальная скорость хода на этих кораблях была увеличена с 28 до 33 узлов, улучшена маневренность, а по бронированию линкоры типа «Айова» среди линкоров, введенных в строй, уступали только японскому линкору «Ямато».

Первая шестерка линкоров с января по июль 1947 г. была выведена в резерв, и в строй они более не вернулись, а в 1960—1962 гг. их исключили из состава флота. Причем линкоры «Вашингтон», «Саут Дакота» и «Индиана» были разобраны, а «Норт Каролина», «Вашингтон» и «Массачусетс» обращены в корабли-памятники.

Из четверки новейших линкоров с июня 1948 г. по март 1949 г. были выведены в резерв «Айова», «Нью-Джерси» и «Висконсин». В итоге к середине 1949 г. в строю остался лишь один линкор «Миссури».

Достройка линкора «Иллинойс» типа «Айова» была прекращена 12 августа 1945 г. при готовности его в 22%. А вот «систер шип» «Кентукки» достраивался до августа 1946 г., затем постройка была прекращена, но 17 августа 1948 г. вновь возобновилась. 20 января 1950 г. «Кентукки» был выведен из дока, где он строился, и работы вновь приостановились при готовности корабля 73%. Так линкор и стоял недостроенным на плаву до начала 1958 г., когда началась его переделка в ракетный линкор BBG-1, но в сентябре того же года и эти работы прекратились, а сам корабль был сдан на лом.

Кроме линкоров, в составе флота США были два больших крейсера СВ-1 «Аляска» и СВ-2 «Гуам», введенные в строй в 1944 г. Третий однотипный корабль СВ-3 «Гавайи» был спущен на воду 3 ноября 1945 г.

Эти крейсера часто и, замечу, справедливо называли линейными крейсерами, их полное водоизмещение составляло 34 250 т, скорость хода — 33 узла, вооружение: девять

305/50-мм пушек главного калибра и двенадцать 127/38-мм универсальных орудий. 305/50-мм пушки были специально созданы для крейсеров типа «Аляска». Крейсера эти строились как «истребители крейсеров». Они должны были легко расстрелять любой тяжелый «вашингтонский» крейсер, вооруженный 203-мм орудиями. Когда же крейсера были построены, американские адмиралы стали злословить, что «Аляска» и «Гуам» — самые бесполезные среди больших кораблей, построенных во время Второй мировой войны.

17 февраля 1947 г. «Аляска» и «Гуам» были выведены в резерв. В июне 1958 г. командование ВМС США рассмотрело проект переделки «Аляски» в крейсер УРО. При этом всю артиллерию главного калибра планировалось снять, а взамен установить пусковую установку самолетов-снарядов «Регулус-2», две спаренные ПУ ЗРК «Тэйлос» и две спаренные ПУ для противолодочных ракет «Асрок». Стоимость переделки составляла 160 млн долл., что было признано слишком дорогим.

Проектанты учли замечания и в октябре того же года представили новый проект с сохранением передних артиллерийских башен и установкой ракетного вооружения на корме. В итоге крейсер должен был иметь шесть 305/50-мм, шесть 127-мм орудий, две пусковые установки «Регулус-2» с боекомплектом четыре самолета-снаряда, одну спаренную ПУ ЗРК «Тейлос» и одну ПУ «Асрок». Стоимость переделки теперь стала почти в два раза меньше, а в случае отказа от противолодочного вооружения («Асрока» и гидроакустической станции) она уменьшалась до 79,3 млн долл.

Однако и этот проект под каким-то соусом адмиралы ухитрились провалить. В итоге «Аляска» и «Гуам» 1 июня 1960 г. были исключены из состава флота, а в следующем году проданы на металлолом.

Что же касается недостроенного большого крейсера «Гавайи», то в сентябре 1946 г. его начали переделывать в корабль для испытаний УРО. При этом его вооружение должно было составлять восемь 76/70-мм универсальных орудий и три пусковые установки для опытных ракет. Однако 16 апреля 1947 г. работы по переделке «Гавайев» были прекращены. 26 февраля 1952 г. крейсер переименовали в ко-

рабль управления СВС-1 и начали переделку по новому проекту. Но 9 сентября 1954 г. все работы на корабле прекратились, и, как выяснилось, навсегда. В апреле 1959 г. «Гавайи» пошел на лом, так и не вступив в строй.

К началу 1946 г. ВМФ США имел в строю и резерве 26 тяжелых и 55 легких крейсеров, кроме того, 5 тяжелых и 2 легких крейсера находились в постройке.

В 1946—1949 гг. подавляющее большинство крейсеров было отправлено на лом или выведено в резерв и в строй более не вводилось. Причем легкий крейсер «Солт-Лэйк-Сити» типа «Омаха» был использован в качестве мишени для испытания ядерного оружия на Бикини.

А целая эскадра из легких крейсеров типа «Бруклин» (полное водоизмещение 12 600 т, вооружение — пятнадцать 152/47-мм орудий) в 1951—1952 гг. была выставлена на распродажу.

Бразилия купила крейсера «Филадельфия» и «Сент-Луис», которые получили соответственно названия «Барросо» и «Тамандаре». Чили купила крейсера «Бруклин» и «Нешвилл», получившие названия «О'Хиггинс» и «Капитан Прат». Аргентина закупила «Бойз» и «Феникс», переименованные в «9 июля» и «17 октября». В 1956 г. крейсер «17 октября» был переименован в «Генерал Бельграно», который впоследствии в ходе войны у Фолклендских островов потопила торпедами английская атомная подводная лодка «Конкерор».

Теперь перейдем к крейсерам, находившимся в строю к концу 1949 г. Из легких крейсеров типа «Кливленд» (полное водоизмещение — 13 755 т, вооружение — двенадцать 152/47-мм орудий) в строю оставался только CL-83 «Манчестер». Он был спущен на воду 5 марта 1946 г. и через 7 месяцев введен в строй. Крейсер участвовал в войне в Корее и был выведен в резерв 27 февраля 1956 г. Больше в строй он не вводился. «Манчестер» стал последним легким крейсером с артиллерийским вооружением, находившимся в боевом составе флота.

6 легких крейсеров типа «Кливленд» были переоборудованы в крейсера УРО. Крейсера «Галвестон», «Литтл Рок» и «Оклахома-Сити» вошли в строй в 1958—1960 гг. в качестве носителей ЗРК «Тэйлос» под наименованием CLG-3 — CLG-5.

А легкие крейсера «Провиденс», «Топека» и «Спрингфилд» в 1957—1960 гг. вошли в строй с ЗРК «Терьер» под наименованиями CLG-6 — CLG-8.

Глава 12

Самолет-снаряд «Регулус»

После окончания войны в Европе американцы вывезли из Германии десятки ракет ФАУ-1 и ФАУ-2, а также наземное оборудование для их пусков, контрольно-измерительную аппаратуру и т.д. В США также были вывезены руководители разработки этих ракет.

На базе германского самолета-снаряда V-1 (ФАУ-1) в США в 1945—1948 гг. был создан самолет-снаряд «Лун» с пульсирующим воздушно-реактивным двигателем. «Лун» имел три модификации: наземную — KUW-1, авиационную — JB-2 (носитель — бомбардировщик Б-29) и морскую — LTV-N-2.

Всего было произведено около трехсот самолетов-снарядов «Лун», стоимость одного составляла 65 тыс. долл.

Система управления самолета-снаряда инерциальная, соответственно стрельба им могла вестись только по площадным объектам на берегу. Старт производился с помощью четырех твердотопливных ускорителей.

В конце 1949 г. в носители самолетов-снарядов «Лун» были переоборудованы две торпедные подводные лодки типа «Балао» («Balao») — «Карбонеро» («Carbonero») SS-337 и «Каск» («Cusk») SS-348, вошедшие в строй в 1945 и 1946 гг. соответственно. При переоборудовании с подводных лодок сняли запасные торпеды и демонтировали артиллерийское вооружение. Для размещения самолета-снаряда на подводной лодке на палубе надстройки, за ограждением рубки, установили ангар, представлявший собой прочный контейнер цилиндрической формы со сферической переборкой в носовой части и с крышкой — в кормовой.

Для старта самолет-снаряд выводился на палубу, где производилась его предстартовая подготовка, включавшая пристыковку консолей крыла и др. Затем самолет-снаряд пода-

вался на стартовую дорожку, представлявшую собой ферменную конструкцию, снабженную подъемным механизмом.

Переоборудованные лодки получили обозначение SSG-337 и SSG-348. Буква «G» означала, что корабль оснащен управляемыми ракетами. Каждая лодка несла только по одной ракете.

Корабельный комплекс «Лун» LTV-N-2 был ненадежен и неэффективен, поэтому другие корабли им не вооружали. В 1951 г. комплекс вообще был снят с вооружения, а обе лодки в 1952—1954 гг. вновь модернизировали в обычные торпедные.

В 1947 г. фирма «Чанс-Боут» начала работы по созданию нового корабельного самолета-снаряда «Регулус-1», имевшего в разное время индексы RGM-6 и SSM-N-8. Впервые в мире самолет-снаряд оснастили турбореактивным двигателем. Маршевый двигатель J33-A-18A был создан фирмой «Аллисон». В качестве топлива использовался авиационный керосин. Старт производился с помощью двух пороховых ускорителей, закрепленных с боков фюзеляжа за крылом.

Схема «Регулус-1» обычная самолетная, но без горизонтального хвостового оперения. Рули высоты, обеспечивавшие управление самолета-снаряда по углу тангажа (в вертикальной плоскости), располагались на внутренней части крыльев между элеронами и фюзеляжем.

Система управления «Регулуса-1» инерциальная с радиокоррекцией. Радиокоррекция применялась во всех ракетах на начальном этапе полета и в некоторых модификациях — на конечном. Причем на первых образцах самолетов-снарядов в первые секунды полета управление производилось не по радио, а по проводу. Однако вскоре американцы отказались от управления по проводам.

Несовершенная инерциальная система управления давала КВО около 4,2 км, что исключало действие по кораблям и точечным защищенным целям. Поэтому на ряде модификаций была введена радиокоррекция на конечном этапе полета. Для этого обычная торпедная подводная лодка оборудовалась системой наведения и наводила самолет-снаряд на цель, видимую визуально или на радиолокаторе.

В американской печати утверждалось, что самолеты-снаряды «Регулус-1» и «Регулус-2» могут оснащаться подвес-

ными (под крыльями) топливными баками, что увеличивало их дальность стрельбы в полтора-два раза. По мнению автора, это всего лишь дезинформация, так как стартовики рассчитаны на строго фиксированный вес ракеты, и это косвенно подтверждается отсутствием подвесных топливных баков на всех известных снимках «Регулусов-1» и «Регулусов-2».

Боевая часть «Регулуса» была фугасная или ядерная. В 1954—1963 гг. на вооружении состояла боевая часть МК-5 весом 1202 кг, снаряженная ядерным зарядным устройством (ЯЗУ) W-5 мощностью 81 кт. Позже была принята на вооружение более эффективная боевая часть МК-27 весом 1270 кг, с ЯЗУ W-27 мощностью 3,5 Мт.

Всего американцы выпустили 514 самолетов-снарядов «Регулус-1», включая 96 учебных. Производство было прекращено в декабре 1958 г.

Первой подводной лодкой, вооруженной ракетами «Регулус-1», стала «Танни» SS-282, сданная флоту 1 февраля 1942 г. После окончания войны ее перевели в резерв, но в 1952 г. поставили на переоборудование, и лодка получила номер SSG-282. С «Танни» демонтировали кормовые торпедные аппараты и запасные торпеды и артиллерийское вооружение, частично заменили ограждение рубки, сняли два из четырех дизель-генераторов. Для размещения на лодке самолетов-снарядов на палубе надстройки за ограждением рубки установили ангар, где помещались два «Регулуса-1». Ангар этот имел довольно внушительные размеры: длину около 11 м и диаметр 4,2 м. Несмотря на его обтекаемую форму, снизилась скорость и маневренность лодки при движении в подводном положении, а в надводном положении ухудшилась остойчивость.

Самолет-снаряд «Регулус-1» в ангаре хранился без крыльев и стартовых двигателей, и их устанавливали после вывода снаряда из ангара. По американским данным, для запуска ракет с подводной лодки требовалось около 10 мин. Но для «Танни» это время явно превышало 30 мин.

Подводную лодку «Танни» можно считать опытной, на ней и проходили корабельные испытания самолетов-снарядов «Регулус-1».

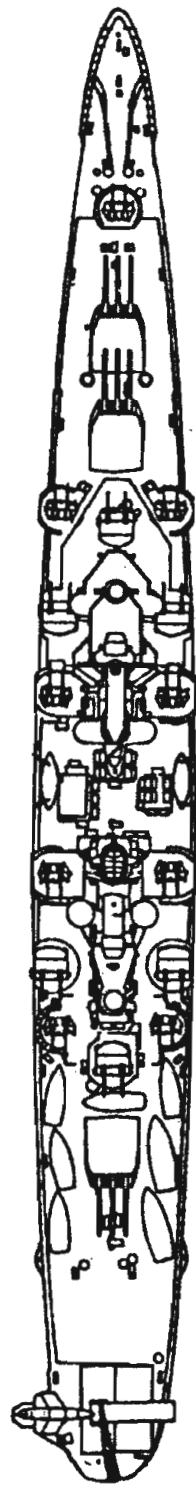
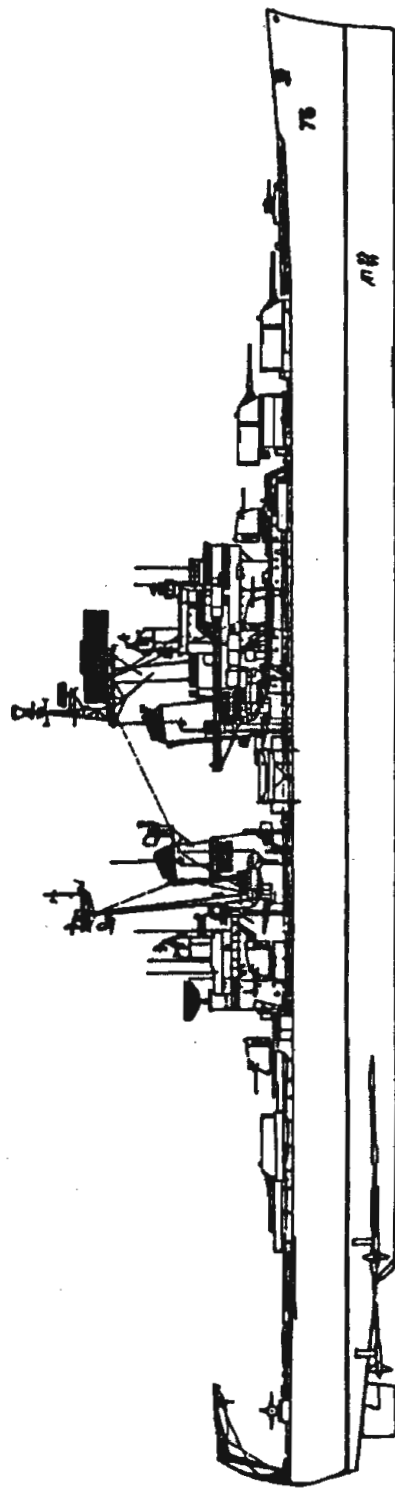
В 1955 г. по типу «Танни» в носитель самолетов-снарядов «Регулус-1» переоборудовали подводную лодку «Барберо» SS-317, вступившую в строй в апреле 1944 г.

Кроме того, «Регулусами» были вооружены несколько надводных кораблей. В 1954—1955 гг. в носители самолетов-снарядов переоборудовали четыре тяжелых крейсера типа «Балтимор» с полным водоизмещением 17 070 т. Среди них были СА-75 «Хелена» (введен в строй 4 сентября 1945 г.), СА-132 «Майкон» (26 августа 1945 г.), СА-135 «Лос-Анджелес» (22 июля 1945 г.).

По первоначальному проекту эти крейсера имели по 2 катапульты и по 4 гидросамолета. (В начале 1950-х гг. гидросамолеты заменили вертолетами.) И те, и другие помещались в подпалубном ангаре на корме корабля. Суть переделки крейсеров заключалась в замене самолетов (вертолетов) «Регулусами». Таким образом, каждый крейсер стал носителем 4 самолетов-снарядов и 1 пусковой установки. (По некоторым данным, «Майкон» имел 2 ПУ.) При этом все артиллерийское вооружение крейсеров осталось без изменений.

После сборки самолета-снаряда в подпалубном помещении он поднимался на грузовой платформе системы вертикальной подачи, которая автоматически останавливалась в тот момент, когда достигала требуемого положения. Транспортировка самолета-снаряда в районе верхней палубы с платформы на ПУ, т.е. зарядание, производилось с помощью электрического крана. Понятно, что подобное устройство было мало пригодным при свежем ветре или более-менее сильном волнении моря.

Испытательные пуски самолетов-снарядов «Регулус-1» были проведены и с авианосцев «Хэнкок» (типа «Орискани») и «Принстон» (типа «Эссекс»). На авианосцах при этом переделок не производилось. «Регулусы-1» транспортировались штатными электрокарами, как обычные самолеты. Старт самолетов-снарядов с борта авианосца осуществлялся с помощью передвижной стартовой установки, смонтированной на автоприцепе, или с помощью паровой катапульты. «Регулус» ставился на стартовую установку обычно при помощи штатного бортового поворотного крана корабля.



Тяжелый крейсер «Хелена» СА-75. На корме пусковые установки самолета-снаряда «Регулус»

Тем не менее самолет-снаряд «Регулус-1» так и не стал штатным оружием авианосцев. Командование ВМФ США считало, что ракеты «Регулус-1» обладают малой дальностью полета, а дозвуковая скорость делает их слишком уязвимыми для средств ПВО вероятного противника. Поэтому в 1954 г. фирма «Чанс-Боут» приступила к проектированию сверхзвукового самолета-снаряда «Регулус-2».

«Регулус-2» был создан по аэродинамической схеме «утка». «Горизонтальное оперение», как и на «Регулусе-1», отсутствовало. Для управления самолетом-снарядом по углам тангажа и крена служили элевоны, т.е. комбинированные рули управления, выполнявшие одновременно функции элеронов и рулей высоты.

«Регулус-2» был оснащен турбореактивным двигателем J79 фирмы «Дженерал электрик». Система наведения инерциальная с радиокоррекцией на начальном участке полета. Боевая часть ядерная, та же, что у «Регулуса-1», с ЯЗУ W-27 мощностью 3,5 Мгт.

Ракетами «Регулус-2» планировалось оснастить дизель-аккумуляторные подводные лодки типа «Грейбэк», атомные подводные лодки типа «Хэлибат» и атомный крейсер «Лонг Бич». Однако ряд конструктивных недостатков «Регулуса-2», в том числе большая длина, а главное — успехи в создании баллистических ракет «Поларис» сделали его доработку нецелесообразной.

Всего было проведено 48 пусков самолетов-снарядов «Регулус-2» с наземной ПУ, с переоборудованного танко-десантного корабля «Кинг-Каунти» и с подводной лодки «Грейбэк». В декабре 1958 г. все работы над «Регулусом-2» были прекращены.

Стоит заметить, что в середине 1950-х гг. в США велись проработки и других самолетов-снарядов для подводных лодок. Так, фирма «Макдонел» разработала проект «Тритон». Подобно обоим «Регулусам», ракета «Тритон» имела инерциальную систему наведения и предназначалась для поражения наземных целей. Два прямоточных двигателя обеспечивали скорость до 4000 км/ч на высоте 24—25 км. Дальность стрельбы составляла 2400 км, а стартовый вес — около 9 т.

Фирма «Гудьир» разработала проект самолета-снаряда «Вэгмайт», оснащенного двумя твердотопливными двигателями, обеспечивавшими маршевую скорость 800 км/ч при дальности 2400 км. Изюминкой проекта были надувные крылья и корпус снаряда, что позволяло существенно уменьшить размеры контейнера.

Однако к концу 1958 г. все работы по созданию корабельных самолетов-снарядов в США были прекращены. Атомный крейсер «Лонг Бич» достраивался без ракет «вода/земля», а подводные лодки типа «Грейбэк» и «Хэлибат» были вооружены ракетами «Регулус-1».

Дизель-аккумуляторные подводные лодки «Грейбэк» SSG-574 и «Гроулер» SSG-557, введенные в строй в 1958 г., были первыми американскими подводными лодками-ракетоносцами специальной постройки. Самолеты-снаряды размещались на них в ангарах (по два на каждой лодке), которые представляли собой прочные контейнеры, и располагались на них поверх прочного корпуса в увеличенной по высоте носовой оконечности. Поэтому оконечность имела форму полубака надводного корабля. Ракетные контейнеры «Грейбэк» и «Гроулер» имели большую длину, чему у подводных лодок «Танни» и «Барберо», они были сконструированы с учетом возможности размещения в каждом из них по одному самолету-снаряду «Регулус-2» или по два «Регулус-1».

Водоизмещение подводной лодки «Грейбэк» составляло 2670/3560 т (надводное/подводное). Два дизеля мощностью по 1500 л.с. обеспечивали надводную скорость 12 узлов. Дальность плавания составляла 11 тыс. миль при 10-узловом ходе. А два электродвигателя мощностью по 2700 л.с. давали максимальную подводную скорость 15 узлов и дальность плавания 300 миль при 3-узловом ходе. Помимо четырех ракет «Регулус-1», лодка была вооружена восемью 533-мм торпедными аппаратами с боекомплектom в 22 торпеды.

Строительство атомных ракетных подводных лодок типа «Хэлибат» из-за прекращения работ по «Регулусу-2» было ограничено головным кораблем. Подводная лодка SSG-587 «Хэлибат» вошла в строй в 1960 г.

Разработка атомной ракетной подводной лодки велась с использованием энергетического и другого оборудования, а

также конструктивно-компоновочных решений торпедных атомных лодок типа «Скейт», и это в значительной мере предопределило архитектурно-конструктивный облик «Хэлибата». Со стороны носа к основному прочному корпусу, подобному прочному корпусу «Скейта», был пристыкован прочный модуль значительного объема (около 900 м³), в котором размещался отсек ракетного и торпедного оружия. В кормовой части этого отсека находились самолеты-снаряды, а в носовой — торпедные аппараты и запасные торпеды.

Отсек оружия проектировался из расчета размещения в нем трех-четырех «Регулусов-2» или шести—восемью «Регулусов-1». В верхней кормовой части отсека имелась прочная крышка, через которую производилась погрузка на лодку и подача на стартовое устройство самолетов-снарядов. Выступающая на линию палубы надстройки часть крышки ракетно-торпедного отсека была закрыта характерной для этой лодки обтекаемой наделкой. Стартовое устройство представляло собой поворотную платформу и размещалось в развитой надстройке лодки перед ограждением рубки.

Водоизмещение подводной лодки «Хэлибат» составляло 3854/4894 т. Общая мощность двигателей 12 тыс. л.с. Скорость хода: надводного — 15 узлов, подводного — 14 узлов. Помимо 6—8 самолетов-снарядов «Регулус-1», лодка была вооружена шестью 533-мм торпедными аппаратами с боекомплектom 12 торпед.

Американское командование отдавало отчет в большой уязвимости как ракет «Регулус-1», так и их носителей от воздействия противника. Поэтому все подводные лодки и крейсера с «Регулусами» базировались в Тихом океане, где, по их мнению, оборона СССР была более слабой. Главной целью носителей «Регулусов» были военные базы на Камчатке и в Приамурье.

В 1950—1960-х гг. на боевое патрулирование в северной части Тихого океана выходили подводные лодки: «Танни» — 9 раз, «Барберо» — 8 раз, «Грейбэк» — 8 раз, «Гроулер» — 8 раз и «Хэлибат» — 7 раз.

В 1963 г. ракеты «Регулус-1» сняли с вооружения. Подводная лодка «Танни» была обращена в торпедную, «Барберо» — в корабль-цель, «Гроулер» — в 1964 г. была выведена

из боевого состава флота, «Грейбэк» — обращена в подводный транспорт для подводных диверсантов и, наконец, «Хэлибат» в 1965—1966 гг. переоборудовали в носитель глубоководных аппаратов.

После снятия с вооружения «Регулус-1» флот США до начала 1980-х гг. не имел управляемых ракет для стрельбы ни по кораблям, ни по сухопутным объектам. Лишь в 1980 г. американцы приняли на вооружение противокорабельную ракету «Гарпун» RGM-84, а еще через четыре года — крылатую ракету «Томагавк» в противокорабельном варианте (BGM-109B) и для стрельбы по наземным целям (BGM-109A).

Таблица 14

Данные американских морских самолетов-снарядов

Данные	Лун	Регулус-1	Регулус-2
Длина, м	7,65	10,1	17,4
Размах крыла, м:			
раскрытого	5,74	6,4	6,1
сложенного	—	4	3,8
Диаметр корпуса, м	0,86	1,42	1,27
Стартовый вес, кг	1920	5733	около 10,3 т
Скорость максимальная, км/ч	720	950—970	1850—2000
Высота полета, км	1,2	до 10—12	до 14—15
Дальность максимальная, км	320	400/800*	1050/1600*
Тяга двигателей, т:			
маршевого	...	2,1	6,8
стартовых	4 × 1,8	2 × 15	1 × 45
Вес боевой части, кг	850

Глава 13

Американские зенитные управляемые ракеты

Первые американские корабельные зенитные управляемые ракеты «Литтл Джо» KAN-1 были созданы в 1944 г. Двухступенчатая ракета управлялась по радио. Двигатели обеих ступеней пороховые. Время работы двигателей первой ступени — 8 с, тяга — 1800 кг. Двигатель второй ступени работал всего 1,25 с и развивал максимальную тягу 450 кг.

* Без подвесных баков/с подвесными баками.

ЗУР «Литтл Джо» была специально спроектирована для борьбы с японскими самолетами, управляемыми смертниками. В 1945 г. в боях у острова Окинава американцы произвели 15 боевых пусков ракет «Литтл Джо».

В 1945—1947 гг. фирма «Файрчайлд» («Fairchild») создала ЗУР «Ларк» XSAM-N-2. Система управления ракеты радиокомандная. Подобно ЗУР «Литтл Джо», «Ларк» имела две ступени. Первая ступень оснащалась пороховым двигателем с тягой 1400 кг, а вторая — жидкостно-реактивным двигателем с тягой 280 кг и временем работы 260 с.

Хотя в 1949 г. и было начато серийное производство ЗУР «Ларк», ее можно считать скорее опытной системой.

Разработка первой боевой ЗУР «Терьер» была начата в 1949 г. фирмой «Конвэр». Для управления ракетой использовали однолучевое управление методом «трех точек». При этом РЛС системы управления производила непрерывное слежение за целью, вырабатывая все необходимые данные для наведения стартовой установки и подготовки ракеты к запуску.

РЛС формировала два луча — широкий и расположенный по его оси узкий луч. Первый луч с углом раствора около 30—40° формировался для облегчения им захвата ракеты в самый начальный момент ее полета после старта, когда существовала значительная ее угловая скорость перемещения по отношению к антенному посту РЛС. Особенно был необходим широкий луч, когда требовалось осуществить запуск ЗУР в сложных гидрометеорологических условиях (качка корабля, ветер и т.п.). После захвата ракеты широким лучом дальнейшее наведение производилось узким лучом (2—3°).

Ракета «Терьер-1» (SAM-N-7, RIM-1) была создана по схеме «утка». Первая ступень ракеты оснащалась твердотопливным двигателем с временем работы 4 с, далее включался твердотопливный двигатель второй ступени. Боевая часть осколочно-фугасная. Стоимость одной ракеты — 62 тыс. долл. (в ценах 1954—1956 гг.).

Старт производился со спаренной поворотной пусковой установки тумбового типа. Время перезарядки — не менее 30 с. По американским официальным данным, спаренная ПУ

могла выпустить до четырех ракет «Терьер» в минуту. Однако при стрельбе на большую дальность с таким темпом не справится система наведения, обеспечивавшая управление одновременно не более чем двумя ракетами.

Первые испытания ракеты «Терьер» были проведены в 1950—1951 гг. на опытовом судне «Нортон Саунд» AVM-1 (бывшая плавбаза гидроавиации водоизмещением 15 092 т, переоборудованная в 1947—1948 гг. для испытаний ракет).

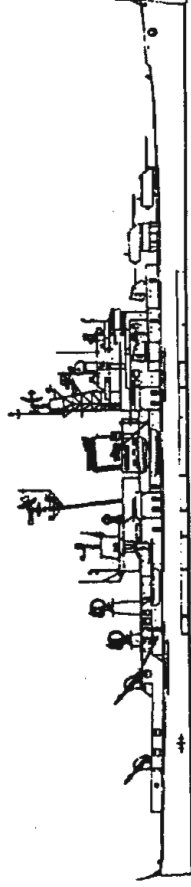
В 1952 г. началось переоборудование под ракеты «Терьер» линейного корабля «Миссисипи». Этот линкор в 1945—1947 гг. был обращен в учебно-артиллерийский корабль, и на нем оставили лишь одну кормовую трехорудийную 356-мм башню. Теперь и эту башню сняли, а взамен на корме установили две спаренные пусковые установки «Терьер». Первая стрельба ЗУР с «Миссисипи» была проведена 28—29 января 1953 г. Линкор находился в строю до 17 сентября 1956 г., а в ноябре того же года его продали на лом.

В январе 1952 г. началось переоборудование в крейсера УРО двух тяжелых крейсеров «Бостон» и «Канберра», которые в связи с этим получили обозначения CAG-1 и CAG-2. В строй они вошли соответственно 1 ноября 1955 г. и 15 июня 1956 г. В ходе модернизации кормовые 203-мм и 127-мм башни были демонтированы, а взамен их установлены две спаренные ПУ «Терьер». Общий боекомплект — 144 ракеты. Стоит отметить, что из 1635 человек экипажа крейсера «Бостон» 103 из офицеров и рядового состава были заняты обслуживанием комплекса ЗУР «Терьер-1».

Затем было решено обратить в крейсера УРО три легких крейсера типа «Кливленд» постройки 1944 г. Крейсера «Провиденс», «Спрингфилд» и «Топека» после окончания Второй мировой войны были выведены в резерв, и теперь их решили оснастить одной спаренной ПУ «Терьер» с боекомплектом в 120 ракет.

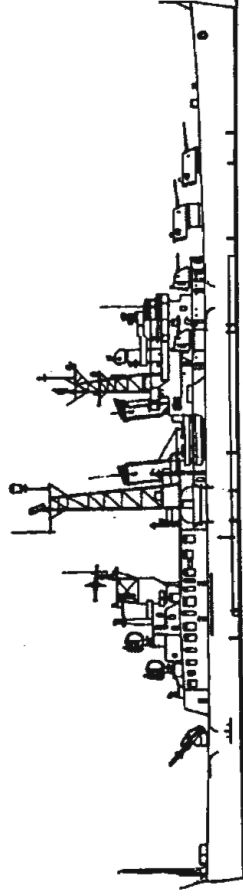
После переоборудования эти ранее однотипные крейсера оказались с разным артиллерийским вооружением. Так, «Провиденс» и «Спрингфилд» имели по три 152/47-мм и по два 127/38-мм орудия, а «Топека» — шесть 152/47-мм и шесть 127/38-мм орудий.

Американские крейсера УРО



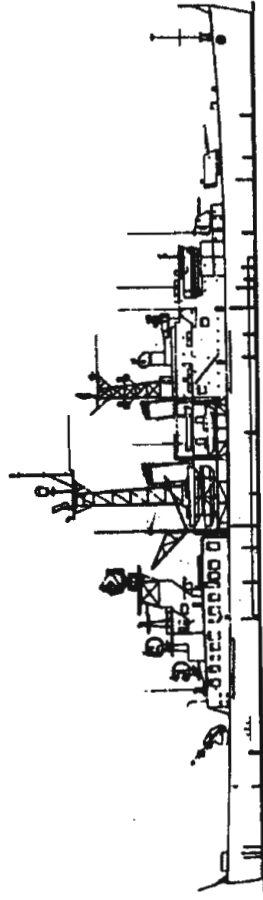
CAG-1 Boston, CAG-2 Canberra

Водоизмещение: 13 579 т, 17 947 т; Размеры: 205,3 x 21,25 x 7,6 м; Скорость: 33 узла; Экипаж: 1544 чел.
Вооружение: 2 x 2 ПУ «Терьер» (по 72 ракеты), 2 x 3 — 203/55, 5 x 2 — 127/38, 4 x 2 — 76/50



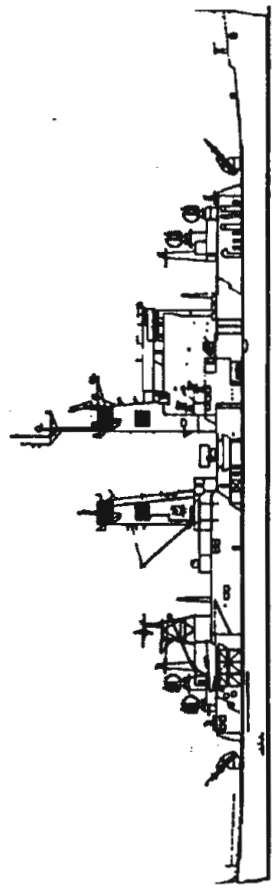
CLG-3 Galveston, CLG-8 Топека

Водоизмещение: 10 066 т, 15 152 т; Размеры: 186,0 x 20,0 x 7,8 м; Скорость: 32 узла. Экипаж: 1395 чел.
Вооружение: CLG-3 — 1 x 2 ПУ «Тэйлос» (46 ракет), CLG-8 — 1 x 2 ПУ «Терьер» (120 ракет); 2 x 3 — 152/47, 3 x 2 — 127/38



CLG-4 Little Rock, CLG-5 Oklahoma City, CLG-6 Providence, CLG-7 Springfield

Водоизмещение: 10 066 т, 15 152 т; Размеры: 186,0 x 20,0 x 7,8 м; Скорость: 32 узла; Экипаж: 1382 чел.
 Вооружение: CLG-4, 5 — 1 x 2 ПУ «Тэйлос» (46 ракет), CLG-6, 7 — 1 x 2 ПУ «Терьер» (120 ракет); 1 x 3 — 152/47, 1 x 2 — 127/38



CG-10 Albany, CG-11 Chicago, CG-12 Columbus

Водоизмещение: 14 394 т, 18 777 т; Размеры: 205,8 x 21,3 x 7,9 м; Скорость: 32 узла; Экипаж: 1266 чел.
 Вооружение: 2 x 2 ПУ «Тэйлос» (по 52 ракеты), 2 x 2 ПУ «Таргар» (по 42 ракеты), 2 x 1 — 127/38, 1 x 8 ПУ АСРОК, 2 x 3 ТА 324 мм (ПЛО)

Крейсер «Провиденс» CLG-6 вошел в строй 17 сентября 1957 г., «Топека» CLG-7 — 26 марта 1960 г., а «Спрингфилд» — 2 июля 1960 г.

В 1956—1957 гг. ракетами «Терьер» был вооружен эсминец «Гайатт» DD712 типа «Гиринг». С него сняли кормовую спаренную 127-мм артиллерийскую установку, а вместо нее смонтировали спаренную ПУ «Терьер». Ракета хранилась в горизонтальном положении в специальной надстройке — ангаре (выше ватерлинии). Эсминец получил новое обозначение: DDG-1.

ЗУР «Терьер» оказалась очень велика для эсминца с водоизмещением 2425/3480 т (стандартное/полное). И к 1963 г. ЗРК «Терьер» с эсминца «Гайатт» сняли, а сам он прошел модернизацию по программе «Фрам-II», и на месте ПУ была установлена вертолетная площадка.

В 1960—1961 гг. на вооружение американского флота была принята новая модификация ракеты «Терьер» — «Терьер-2» (Rim-2). ЗУР «Терьер-2» обладала большей дальностью стрельбы и высотой поражения. Замечу, что нижний предел высоты поражения — большое место как для американских, так и для советских ЗУР. Дело в том, что этот параметр очень сильно зависит и от характеристик цели, и от искусственных и естественных помех, умения оператора и т.д. Обе стороны, понятно, пытались засекретить этот параметр, выдавая публике липовые данные. Однако часто и совершенно секретные заводские данные на ракету не соответствовали ее реальным возможностям. Так, американская пресса считала нижним порогом «Терьера-2» 600 м, но реально он был не ниже 1 км.

Система управления ракеты «Терьер-2» — по радиолучу. Возможно, часть ракет имела и полуактивную головку самонаведения, включавшуюся на конечной части траектории.

Для боевой части МК-22 ракеты «Терьер-2» в 1962 г. было принято на вооружение ЯЗУ W-45 Y4. Стоимость ракеты «Терьер-2» составляла 64 тыс. долл.

Ракетами «Терьер-2» было оснащено большинство крупных американских кораблей, введенных в строй в 1960—1967 гг.

По две спаренные ПУ получили авианосцы «Китти Хоук» и «Констеллейшен» (боекомплект 80 ракет), атомный крей-

сер «Лонг Бич» (боекомплект 240 ракет), фрегат «Бейнбридж» и 9 фрегатов типа «Леги» (на фрегатах боекомплект составлял 80 ракет). По одной спаренной ПУ было установлено на фрегате «Тракстен» и 10 фрегатах типа «Кунц» (боекомплект 40 ракет).

Ракеты «Терьер-2» были сняты с вооружения в 1989 г.

Для вооружения эсминцев и фрегатов, для которых ЗУР «Терьер» были слишком велики, фирма «Помона» создала одноступенчатую ракету «Тартар» Rim-24A, принятую на вооружение в 1960 г. Первые образцы ракеты «Тартар» наводились по радиолокационному лучу. На последующей модификации Rim-24D имелась в дополнение и полуактивная радиолокационная ГСН.

Ракета «Тартар» не имела стартовой ступени, поэтому ее твердотопливный двигатель работал в двух режимах — стартовом с большой тягой и маршевом с малой. Стоимость ракеты «Тартар» была существенно меньше, чем «Терьера», и составляла всего 12 тыс. долл.

Ракетами «Тартар» были вооружены 3 крейсера УРО типа «Олбани» (2 × 2). В 1960—1964 гг. в строй вступили 23 эсминца типа «Чарльз Адамс». Причем первая серия эсминцев DDG-2 — DDG-14 имела одну спаренную установку «Тартар», а вторая серия DDG-15 — DDG-24 — по одной ординарной пусковой установке.

В начале 1960-х гг. одной ординарной ПУ ракет «Тартар» были оснащены 4 эсминца типа «Форрест Шерман» постройки 1956—1959 гг. При модернизации этих эсминцев пришлось снять одно 127-мм орудие. В 1966—1968 гг. были введены в строй 6 эскортных (сторожевых) кораблей типа «Брук», оснащенных одной ординарной ПУ «Тартар» (боекомплект 16 ракет).

Кроме того, ракеты «Тартар» экспортировались во Францию, Италию, Австралию и Японию.

Разработка корабельной ЗУР дальнего действия была начата в США в 1946 г. В 1951 г. на полигоне Уайт Сэндс начались опытные пуски ракет «Тэйлос», позже получивших индекс RIM-8. Головным разработчиком комплекса была фирма «Бендикс» («Bendix»), систему управления изготавливала фирма «Сперри» («Sperry»).

Ракета «Тэйлос» наводилась по двухлучевой системе телеуправления с полуактивным самонаведением. Радиолокационная станция слежения за целью могла также осуществлять и облучение цели для обеспечения работы полуактивной системы самонаведения.

Данные ракеты «Тэйлос» приведены в табл. 15.

Следует заметить, что нижний предел досягаемости по высоте в различных источниках колеблется и доходит до 15 м, т.е. до величины, совсем не достижимой для 1960-х гг. Я же привел наиболее вероятную величину — 3 км.

Наконец, дальность 120 км возможна лишь по высотным целям.

Ракета «Тэйлос» двухступенчатая. Первая ступень оснащалась твердотопливным двигателем с тягой в 18 т. Вторая же ступень имела прямоточный воздушно-реактивный двигатель, поэтому внешне «Тэйлос» отличалась от других американских морских и сухопутных ЗУР наличием в передней части ракеты кольцевого воздухозаборника с центрирующим консолом.

Топливо (керосин) подавалось в двигатель с помощью турбонасоса, работавшего от ветрянки, приводимой в действие скоростным напором встречного потока воздуха.

ЗУР «Тэйлос» была принята на вооружение в 1959 г. Стоимость серийной ракеты в начале 1960-х гг. составляла 200 тыс. долл. В 1979 г. комплекс «Тэйлос» был снят с вооружения.

Ракета «Тэйлос» оснащалась мощной осколочно-фугасной или ядерной боевой частью. На вооружении имелось три варианта ядерной боевой части МК-30. Все они оснащались ЯЗУ W-30 мощностью 0,5 кт. Первый вариант Мод. 0 состоял на вооружении с 1959 по 1972 г., второй — Мод. 1 — с 1960 по 1978 г. и третий — Мод. 2 — с 1961 по 1979 г.

Первым носителем ЗУР «Тэйлос» стал легкий крейсер «Галвестон» типа «Кливленд». Этот крейсер был спущен на воду 22 апреля 1945 г., но 24 апреля 1946 г. его достройка была прекращена. Работы возобновились лишь в 1956 г., но теперь его достраивали уже как крейсер УРО CLG-3. Из четырех трехорудийных 152-мм башен на крейсере оставили

только две, а из шести двухорудийных 127-мм башен — три. В кормовой части была установлена одна спаренная ПУ ракет «Тэйлос».

На крейсере размещалось 46 ракет «Тэйлос», которые хранились без хвостового оперения в горизонтальном положении, поскольку из-за большой длины ракет их не удавалось разместить вертикально. Полностью подготовленные к старту две очередные ракеты через большие окна в кормовой стенке надстройки подавались затем на стартовую установку корабля, направляющие которой для этого приводились на нулевой угол возвышения.

Крейсер CLG-3 «Галвестон» вошел в строй 28 мая 1958 г. с еще не принятыми на вооружение ракетами «Тэйлос» и находился в составе американского флота до 12 декабря 1973 г. Первая ракета «Тэйлос» была запущена с «Галвестона» лишь в феврале 1959 г.

По образцу «Галвестона» были переоборудованы еще 2 линкора типа «Кливленд». Однако их решили несколько облегчить и сняли еще часть артиллерийского вооружения. В результате осталось только три 152-мм и два 127-мм орудия.

Крейсер CLG-4 «Литтл Рок» был введен в строй 3 июля 1960 г., а CLG-5 «Оклахома Сити» — 7 сентября 1960 г.

9 октября 1961 г. был введен в строй атомный крейсер CGN-9 «Лонг Бич», оснащенный одной спаренной пусковой установкой ЗУР «Тэйлос», боекомплект составлял 40 ракет.

1 ноября 1958 г. тяжелые крейсера CA-123 «Олбани» и CA-135 «Чикаго» получили обозначения CG-10 и CG-11 и начали переоборудоваться в крейсера УРО. 8 мая 1959 г. тяжелый крейсер CA-74 «Колумбус» получил обозначение CG-12 и тоже начал переоборудоваться в крейсер УРО. На всех трех крейсерах было снято артиллерийское вооружение, за исключением двух 127-мм орудий. Взамен установили по две спаренные пусковые установки ЗУР «Тэйлос», по две спаренные пусковые установки ЗУР «Тартар» и по одной пусковой установке противолодочных ракет «Асрок». Кроме того, крейсера несли по два вертолета ПЛО и по два трехтрубных торпедных аппарата.

В строй крейсер «Олбани» вошел 3 ноября 1962 г., через месяц, 1 декабря, вошел в строй «Колумбус», а «Чикаго» — только 2 мая 1964 г.

Таким образом, ЗУР «Тэйлос» были оснащены 7 крейсеров. На другие корабли флота США эти ракеты не ставились и не продавались другим государствам.

ЗРК «Тэйлос» имел боевое применение в ходе Вьетнамской войны. С 9 мая 1972 г. американские штурмовики А-6 «Интрудер» («Intruder») производили воздушное минирование вьетнамских портов. Когда группа А-6 переместилась в район Хайфона, судно наблюдения «Ред Гроун» обнаружило группу истребителей МиГ-17. Ракетный крейсер «Чикаго», выполняя задачу прикрытия, открыл огонь по «МиГам», используя систему «Тэйлос». Один МиГ-17 был уничтожен на дальности около 70 км, остальные развернулись и ушли, что позволило американцам благополучно завершить минирование.

Кроме того, ракеты «Тэйлос» после переделок в головке самонаведения применялись во Вьетнаме в качестве противорадиолокационных ракет. Несколько раз крейсера «Оклахома Сити» и «Чикаго» выпускали ракеты «Тэйлос» с целью поражения станций наведения вьетнамских ЗРК С-75. Результаты этих стрельб неизвестны.

Таблица 15

Данные американских ЗУР

ЗУР	Литл Джо	Ларк	Терьер-1	Терьер-2	Тэйлос	Тартар
Стартовый вес ракеты, кг	540	1210	1350	1360	3180	680
Габариты ракеты, м:						
длина	3,45	4,24	8,23	8,23	10	4,57
диаметр	0,58	0,457	0,35	0,35	0,76	0,35
размах стабилизаторов	2,3	1,9	1,22	1	2,4	1
Число ступеней	2	2	2	2	2	1
Скорость максимальная, км/ч	660	1100	2700	3000	3200	2400*
Дальность стрельбы, км	3,5	16	6—27	6—40	10—120	27
Досыгаемость по высоте, км	3	9	1,5—18	1—26	3—27	0,5—13
Вес боевой части, кг	45	45	150	166	270	60

* По другим источникам — 3000 м.

Глава 14

«Комета» Серго Берия

Создание ракетно-ядерного щита в 1945—1953 гг. по своему значению в отечественной истории уступает лишь победе в Великой Отечественной войне. Ни Карл XII, ни Наполеон, ни Вильгельм II не ставили перед собой задачу тотального уничтожения русского государства и его населения. Впервые такая задача была поставлена Гитлером в 1940 г., и для решения ее в том же году германский Генштаб разработал план «Барбаросса». С конца 1945 г. в США один за другим принимаются несколько планов уничтожения СССР и его населения путем стратегических бомбардировок с помощью обычного и ядерного оружия.

Как Гитлер, так и Трумэн объясняли необходимость превентивного удара по СССР «угрозой с Востока». СССР не собирался нападать на Германию, но теоретически мог это сделать, обладая многочисленной сухопутной армией. В 1945 г. СССР даже теоретически не мог угрожать США. В первые послевоенные годы СССР физически не мог послать в Западное полушарие ни одного корабля или самолета. Таким образом, армады стратегических бомбардировщиков были нужны США не для обороны, а для шантажа. США готовили России роль Панамы или Гватемалы, где всегда можно вмешаться в любой пограничный конфликт, во внутриполитические дела, решать, чем и с кем можно торговать, и т.п.

Руководство СССР на этот счет имело иную точку зрения и приступило к созданию ракетного ядерного щита, начав буквально с нуля. К концу войны у нас не было управляемых ракет, работы по атомному проекту находились в зачаточной стадии. ПВО страны была рассчитана лишь на противодействие фронтовым бомбардировщикам немцев (типа Ju-88, He-111). СССР не имел тяжелых высотных и ночных истребителей и зенитных орудий калибра свыше 85 мм, необходимых для отражения налетов американских стратегических бомбардировщиков Б-29 и Б-36, бомбивших Германию и Японию на высотах 10 км и выше.

Наш ракетно-ядерный щит создавался в строжайшей тайне, и это в целом было оправдано. С технической точки зре-

ния секреты 1945—1953 гг. уже в 1960-х гг. стали представлять интерес лишь для историков. Но архивные материалы 1945—1953 гг. в подавляющем большинстве еще закрыты для независимых исследователей. Компетентные товарищи до сих пор пытаются скрыть три «ужасные тайны»: атомный шпионаж в США в 1942—1953 гг., использование немецкой техники и специалистов и, наконец, роль Лаврентия Берия в создании ракетно-ядерного щита СССР.

До сих пор мало кто знает, что Сталин еще в декабре 1945 г. освободил Лаврентия Павловича от руководства «органами». Берия стал заместителем Председателя Совета Министров СССР, т.е. самого Сталина, и занялся руководством промышленностью СССР, разумеется, в первую очередь ВПК. К «органам» Берия не имел никакого отношения, за исключением технической разведки в атомной и ракетной сферах. Мало того, во главе органов с 1946 по 1951 г. стоял его личный враг В. Абакумов. Пост министра внутренних дел Л. Берия занял после смерти Сталина по настоянию тех же Хрущева и Маленкова. Но, увы, мы до сих пор видим на телеэкранах холеных стариков и старушек, повествующих, как в 1946—1952 гг. на Лубянке их лично допрашивал Лаврентий Павлович.

20 августа 1945 г. Л. Берия был назначен председателем Комитета № 1, которым он бессменно руководил до июня 1953 г. На Комитет возлагалось «руководство всеми работами по использованию внутриатомной энергии урана». Истории создания и испытаний атомного оружия у нас до сих пор нет, и читателю приходится судить о нем по эмоциональным мемуарам отдельных лиц, имевших отношение к ядерному проекту. Многие авторы любят вспоминать, что Берия атомщикам только мешал, грозил, готовил списки для арестов. Но никто не назвал ни одной фамилии репрессированного ученого-физика, работавшего под началом Берия. Разумеется, не нашли и мифических арестных списков. Забавно, что после устранения Берия атомщики обратились в Политбюро с вопросом: следует ли производить намеченные испытания водородной бомбы?

К великому удивлению атомщиков, Маленков, Хрущев и К° ничего не знали о работе над водородной бомбой. Поз-

же эта компания сама себя высекла, заявив на июльском (1953 г.) Пленуме ЦК КПСС: «Водородная бомба в десятки раз сильнее обычной атомной бомбы, и взрыв ее будет означать ликвидацию готовящейся второй монополии американцев, то есть будет важнейшим событием в мировой политике. И подлец Берия позволил себе такой вопрос решать помимо Центрального Комитета» [7. С. 282].

Основными разработками отечественных управляемых ракет стали НИИ-88 и СБ-1. В 1946 г. в НИИ-88 в подмосковной деревне Подлипки было создано НИИ реактивного вооружения. Ранее НИИ-88 и завод № 88 занимались артиллерийской тематикой. КБ должно было создать советские аналоги трофейных немецких ракет. В помощь нашим специалистам были привлечены несколько сотен немецких инженеров и ученых. Любопытно, что баллистическими ракетами (на базе ФАУ-2) занимался только один отдел КБ (руководитель — С.П. Королев), а зенитными ракетами — три отдела. Ракеты типа «Вассерфаль» создавал отдел Е.В. Синильщикова, ракетами «Шметтерлинг» занимался отдел С.Ю. Рашкова, а ракетами «Тайфун» — отдел П.И. Костина. Удача сопутствовала только Королеву. В 1947 г. он создал Р-1 — аналог ФАУ-2, затем серию собственных баллистических ракет Р-2, Р-5 и Р-7. Зенитчикам же удалось создать и запустить в малую серию ракеты Р-101 и Р-102 (на базе «Вассерфалья»), Р-103 (на базе «Шметтерлинга»), а также Р-110 и «Стриж» (на базе «Тайфуна»). Испытания этих ракет на полигоне Капустин Яр проходили в целом успешно, но эти ракеты были хороши для 1945 г., но существенно устарели через 5 лет. Поэтому в 1951 г. все работы по этим ракетам были прекращены, а НИИ-88 стал заниматься исключительно баллистическими ракетами.

Постановлением Совмина № 1017-419 от 13 мая 1946 г. было предписано создание КБ по радио- и электроприборам управления дальнобойными и зенитными снарядами на базе лаборатории телемеханики НИИ-20 и завода № 1. Кстати, по этому же постановлению были созданы НИИ реактивного вооружения в НИИ-88 и Государственный центральный полигон реактивной техники (Капустин Яр).

Это постановление было выполнено по всем пунктам, и в огромном здании НИИ-20 на развилке Ленинградского и Волоколамского шоссе в сентябре 1947 г. разместилось Специальное бюро № 1 НКВД (СБ-1). Причем, как тогда водилось, само название организации было секретным, и для простых смертных она была п/я № 1323, который местные остряки расшифровывали: «Чертова дюжина с перебором». Начальником и главным конструктором СБ-1 был назначен доктор технических наук 51-летний Павел Николаевич Куксенко, а его заместителем — 23-летний выпускник Ленинградской военной академии связи Серго Лаврентьевич Берия.

Серго родился 24 ноября 1924 г. в Тбилиси. В первые дни войны он добровольно пошел в разведшколу, в которой на ускоренных трехмесячных курсах получил специальность радиста, и в звании техника-лейтенанта начал службу в армии. В 1941 г. Серго Лаврентьевич выполнил ряд специальных заданий Генерального штаба в Иране и Курдистане, а в 1942 г. — на Северном Кавказе.

В 1943 г. Серго побывал на Тегеранской, а в 1945 г. — на Ялтинской конференциях. Он был в курсе всех переговоров и даже конфиденциальных бесед, которые вели Рузвельт и Черчилль. Серго заведовал подслушивающей аппаратурой, установленной во всех помещениях, которые занимали участники конференций в Тегеране и Ялте. Кроме того, в Ливадийском парке были установлены направленные микрофоны, позволявшие вести запись разговоров гулявших на расстоянии до 100 м.

В 1946 г. Серго окончил Военную академию связи им. Буденного и с отличием защитил диплом. Фактически это был не диплом, а проект будущего ракетного комплекса «Комета». Бесспорно, что проект базировался на немецких разработках, но в СССР таких систем еще никто не разрабатывал. Назначение Серго в СБ-1 породило шуточные расшифровки СБ — сын Берия или Серго Берия.

Первой задачей СБ-1 и было создание противокорабельного самолета-снаряда «Комета». Большинство сотрудников СБ-1 составляли немцы, часть из них были военнопленными, а часть — добровольно приехали в СССР, спасаясь от

нищеты в оккупированной Германии. Имелся в СБ-1 и «спецконтингент» — отечественные заключенные. Среди них был известный математик член-корреспондент Академии наук СССР Н.С. Кошляков.

Впервые в истории нашего ВПК, а возможно, и в мировой практике при проектировании комплекса «Комета» не система управления создавалась под ракету, а, наоборот, подбирали варианты самолета-снаряда под разработанную СБ-1 систему управления.

С самолетом-носителем было все ясно. За неимением лучшего был взят четырехмоторный бомбардировщик Ту-4. А вот при создании самолета-снаряда рассматривалось много вариантов. Так, постановлением Совмина от 8 сентября 1948 г. предусматривалось создание самолета-снаряда* «Комета» на базе ракет 10Х и 14Х.

На опытном варианте «Кометы-3» 14Х-К-1, отличавшемся от стандартных 14Х увеличенной площадью крыла, был установлен пульсирующий двигатель Д-6.

В первом полугодии 1948 г. в КБ завода № 51 готовился второй выпуск эскизного проекта по «Комете-3», но завершить его не успели. Руководство СБ-1 решило отказаться от применения на «Комете» пульсирующего двигателя, который не мог обеспечить ракете необходимую скорость.

Проектирование планера «Комета» было поручено ОКБ-155, которым руководил А.И. Микоян. Непосредственно проектированием ракеты занимался М.И. Гуревич.

3 ноября 1949 г. ОКБ-155 предъявило новый эскизный проект самолета-снаряда «Комета». Самолет-снаряд был очень похож на уменьшенную копию истребителя МиГ-15. Основным отличием самолета-снаряда от истребителя было крыло малой площади с очень большим для того времени углом стреловидности — 57,5°.

Для ускорения отладки «Кометы» четыре опытных образца ее были сделаны пилотируемыми. На месте боевой части была встроена кабина пилота с ручным управлением. Полетный вес пилотируемых самолетов-снарядов колебался от 2453 до 2550 кг. Вес пустого снаряда — 2068 кг, полезная

* После приказа Министерства обороны СССР от 30 октября 1959 г. самолет-снаряд стали называть крылатой ракетой.

нагрузка составляла 385 кг, а запас топлива — 284 л. Максимальная скорость на высоте 3 км была около 1060 км/ч, а посадочная 270—290 км/ч. На пилотируемых и серийных «Кометах» устанавливались турбореактивные двигатели РД-500К тягой 1500 кг.

4 января 1952 г. первый полет на «Комете» выполнил летчик-испытатель Амет-хан Султан. Только после проведения 150 пилотируемых полетов в мае 1952 г. были начаты беспилотные пуски.

С.Л. Берия впоследствии сравнивал первые испытания атомной бомбы, свидетелем которых он был, с действием снаряда «Комета»: «Впечатление, безусловно, сильное, но не потрясающее. На меня, скажем, гораздо большее впечатление произвели испытания нашего снаряда, который буквально прошел крейсер «Красный Кавказ». В один борт корабля вошел, из другого вышел»*.

«Комета» официально была принята на вооружение в 1953 г., хотя в серию запущена еще в 1952 г. В ходе войны в Корее на Политбюро рассматривался вопрос о применении первых 50 серийных ракет «Комета» по американским авианосным соединениям у берегов Кореи, для чего предполагалось использовать два полка Ту-4. Технически это было выполнимо, но предложение было отклонено, поскольку существовал риск перерастания локальной войны в мировую.

Серийные снаряды КС-1 имели стартовый вес 2760 кг, вес пустого снаряда — 1651 кг. Длина ракеты — 8,3 м; максимальный диаметр корпуса — 1,2 м; размах крыла — 4,7 м.

Два снаряда КС-1 подвешивались под крыльями бомбардировщика Ту-4К, оснащенного бортовой РЛС К-1М «Кобальт-М» (американская РЛС AN/APQ-13, переделанная в НИИ-17 на Филях (Москва) и серийно производившаяся Ленинградским электромеханическим заводом). РЛС К-1М работала в 3-см диапазоне. Бортовая РЛС Ту-4, рабо-

* Во время пуска самолет-носитель Ту-4 находился в районе мыса Меганом в 80—85 км от крейсера. А сам «Красный Кавказ» был в 20 км от берега между мысами Чауда и Опук. «Комета» попала в борт между дымовыми трубами. Крейсер никто топить не собирался, и боевая часть самолета-снаряда была инертной. Тем не менее «Красный Кавказ» затонул всего через 12 мин после попадания. Там он, кстати, и лежит до сих пор.

тая в режиме кругового обзора, обнаруживала корабль-цель. После этого оператор направлял на цель узкое излучение от К-1М. Внутри этого луча и должна лететь ракета. Пуск ракеты КС-1 производился с самолета Ту-4, летевшего на высоте 3—4 км со скоростью не более 360 км/ч. Перед отделением от самолета запускались двигатели ракеты. Тем не менее просадка ее после отделения от самолета достигала 600—800 м. Это создавало сложности с вводом ракеты в узкий луч равносигнальной зоны самолетной РЛС К-1М.

На первом этапе полета бортовая система управления ракеты удерживала ее внутри луча (с учетом показаний барометрического высотомера). Обычно высота полета составляла 400 м над поверхностью воды, а скорость 1060—1200 км/ч.

При подлете к цели на расстояние 10—20 км бортовой радиолокатор ракеты К-2 захватывал отраженный от цели луч станции наведения К-1, после чего управление «Кометой» переходило в режим самонаведения.

Практические пуски ракет КС подтвердили, что система наведения подвержена помехам, залповое применение двух ракет в одном заходе с самолета затруднялось из-за необходимости маневра для ввода каждой из них в луч РЛС, избирательность системы наведения оставляла желать лучшего (на участке самонаведения исключалось перенацеливание ракеты на другую цель независимо от оператора). Возможности комплекса, несмотря на значительное количество пусков, тем не менее достаточно выявлены не были, и поэтому пришли к заключению, что одновременная атака цели обеспечивается лишь в том случае, когда разница в направлениях захода ракетоносцев составляет не менее 90°.

Серийное производство ракет «Комета» началось в 1952 г. на заводе № 256 в городе Иваново (с 1956 г. — город Дубна).

Комплекс К-1М «Комета» в составе бомбардировщика Ту-4К и двух ракет КС-1М был принят на вооружение в начале 1953 г. Ракетоносцы Ту-4К поступили на вооружение двух полков ВВС Черноморского флота.

В 1953 г. самолет Ту-4 считался уже устаревшим, и в том же году был запущен в производство реактивный бомбардировщик Ту-16. Поэтому на базе Ту-16 было решено создать

ракетоносец Ту-16КС, оснащенный двумя КС-1. Весь комплекс управления вместе с РЛС «Кобальт-М» был полностью взят с самолета Ту-4КС.

Летные характеристики самолета-ракетоносца Ту-16КС несколько отличались от бомбардировщика: максимальная скорость полета на стандартной высоте 7150 м составляла 894 км/ч с двумя ракетами и 960 км/ч — с одной. Длина разбега соответственно — 2040 м и 1905 м. Практическая дальность полета — 3135 км и 3560 км. Дальность самолета за счет возрастания дополнительного сопротивления уменьшилась (до 4800 км).

Испытания самолета Ту-16КС начались в 1954 г., а в июне 1957 г. первые ракетоносцы стали поступать в авиацию Черноморского флота.

В декабре 1957 г. впервые Ту-16КС авиации Черноморского флота произвел пуск ракеты КС. В составе полка ракетоносцев числилось 12 носителей ракет Ту-16КС, 1 постановщик помех Ту-16СПС, 6 заправщиков топливом Ту-16ЗЦ.

С 1958 г. ракетоносцы Ту-16КС стали поступать на Северный и Тихоокеанский флоты. Пуск ракет с Ту-16КС проводился с высоты до 5 км при скорости полета 420 км/ч.

С 1958 г. на вооружение стали поступать ракеты КС-1 с дальностью до 130 км, а с 1961 г. — с более помехоустойчивой бортовой РЛС.

В конце 1950-х гг. в морской авиации состояло 5 полков, вооруженных ракетами КС-1. Всего было построено 107 самолетов Ту-16КС. Позже 40 из них передали Индонезии и Египту, а остальные переделали в носители ракет КСР.

На базе авиационного комплекса «Комета» по постановлению Совмина № 2944-1226 был создан корабельный самолет-снаряд (подробнее о нем мы поговорим в главе о ракетных крейсерах).

А еще раньше, по распоряжению Совмина № 3346 от 21 апреля 1954 г., в филиале ОКБ-155 (у современного города Дубна) под руководством А.Я. Березняка началась разработка берегового комплекса «Стрела».

Ракета создавалась на базе «Кометы». Основное ее отличие заключалось в оснащении стартовым пороховым ускорителем СПРД-15, разработанным КБ-2 завода № 81

Минавиапрома под руководством главного конструктора И.И. Картукова.

Пусковые установки комплекса «Стрела» предполагалось размещать в хорошо защищенных стационарных укрытиях.

Летом 1955 г., в 13 км юго-восточнее Балаклавы, там, где Главная гряда Крымских гор с высоты 587 м отвесным утесом мыса Айя обрывается в море, развернулось строительство «объекта 100». Военные строители и метростроевцы проделали в скальном грунте систему туннелей. Для эксплуатации комплекса был сформирован 362-й отдельный береговой ракетный полк. Полк состоял из двух дивизионов, в каждом из которых было по две спаренные пусковые установки. Все помещения комплекса были вырублены в скальном грунте. Для стрельбы спаренная пусковая установка поднималась на поверхность. Комплекс был введен в строй приказом Главкома ВМФ от 30 августа 1957 г. Первые стрельбы с комплекса объект 100 были проведены 5 июня 1957 г.

Параллельно с объектом 100 аналогичный комплекс объект 101 строился на Северном флоте на острове Кильдин. В отличие от Балаклавы комплекс разместили в большой яме в скале, а сверху покрыли толстым слоем бетона. Для эксплуатации объекта 101 в 1957 г. был сформирован 616-й отдельный береговой ракетный полк. В строй комплекс был введен приказом Главкома ВМФ от 6 января 1958 г. Объект 101 оказался второй и последней отечественной стационарной ракетной базой с крылатыми ракетами.

Постановлением Совмина № 2004-1073 от 1 декабря 1955 г. была начата работа по подвижному комплексу «Сопка». Ракеты С-2 (4К-87) у комплексов «Стрела» и «Сопка» были практически одинаковыми, поэтому в 1960-х гг. комплекс «Стрела» часто именовали стационарным комплексом «Сопка». На вооружение подвижный комплекс «Сопка» был принят приказом Главкома ВМФ от 19 декабря 1958 г.

Первый отдельный подвижный береговой ракетный дивизион, вооруженный комплексом «Сопка», был сформирован в июне 1958 г. на Балтике в районе Янтарного, в 25 км севернее Балтийска. В феврале 1960 г. на базе дивизиона был сформирован 27-й отдельный береговой ракетный полк. В 1964 г. личный состав 27-го полка оказал помощь в подго-

товке и проведении стрельб ракетным дивизионам ГДР и Польши, оснащенным комплексом «Сопка».

В мае 1960 г. 10-й отдельный подвижный полк береговой артиллерии был перевооружен ракетами «Сопка», а в июле того же года часть была переименована в 10-й отдельный береговой ракетный полк. Полк дислоцировался в районе Курляндского полуострова и прикрывал подходы к Ирбенскому проливу.

С 1 июля 1960 г. в Севастополе был сформирован 51-й отдельный береговой ракетный полк, имеющий на вооружении подвижный береговой ракетный комплекс «Сопка».

В августе 1962 г. на Кубу был доставлен отдельный береговой ракетный полк Черноморского флота в составе четырех дивизионов. В каждом дивизионе имелось по две пусковые установки с 8—10 ракетами.

В 1959—1960 гг. ракетами «Сопка» был вооружен 735-й отдельный подвижный специальный полк береговой артиллерии, дислоцировавшийся на полуострове Рыбачий (Северный флот). К 1962 г. 735-й полк был переименован в 501-й отдельный береговой ракетный полк.

В 1959 г. на базе береговой артиллерии на Камчатке, Сахалине и в Приморье практически одновременно началось формирование береговых ракетных частей, на вооружение которых также поступил береговой ракетный комплекс «Сопка». Несмотря на многочисленные трудности, уже в ноябре 1959 г. в Приморье в состав сил постоянной готовности флота вводится 528-й отдельный береговой ракетный полк, а ровно через год, в декабре 1960 г., на Камчатке — 21-й отдельный береговой ракетный полк.

В 1973 г. комплекс «Сопка» принял боевое крещение в ходе арабо-израильской войны.

Сведения о пусках ракет С-2 «Сопка» в период с 1962 по 1971 г.:

<i>Флот</i>	<i>Всего пусков</i>	<i>Попаданий</i>
Северный	44	16
Черноморский	93	39
Балтийский	34	23
Тихоокеанский	40	29
Итого	211	107

Внешне ракета С-2 похожа на истребитель МиГ-15бис. Характерная схема — лобовой воздухозаборник, стреловидное среднерасположенное крыло и оперение, развитый верхнерасположенный киль.

«Сопка» имела маршевый самолетный турбореактивный двигатель конструкции В.Я. Климова. Для осуществления старта к корпусу ракеты в его хвостовой части крепился твердотопливный реактивный ускоритель.

Система наведения и управления стрельбой комплекса «Сопка» включала: РЛС обнаружения «Мыс», центральный пост, совмещенный с РЛС наведения С-1М и РЛС слежения «Бурун». Радиолокационные станции «Мыс» и «Бурун» были разработаны НИИ-49 и в 1955 г. прошли государственные испытания. РЛС «Мыс» предназначена для обнаружения морских целей и выдачи данных о цели в центральный пост, «Бурун» — для слежения за целью и наведения станции С-1М на цель в условиях помех.

Аппаратура центрального поста и радиолокационных станций размещалась в специальных прицепах буксируемого тягача АТ-С.

Антенная вышка монтировалась на шасси автомобиля ЯАЗ-219, высота ее в боевом положении составляла 11,01 м.

Пусковая установка Б-163 была разработана в КБ завода «Большевик» под руководством Г.В. Вылкости. Она представляла собой двухосный прицеп специальной конструкции. Основными частями установки были крестовина с колесными ходами и боевой стол с направляющей балкой. Направляющая балка имела два положения: походное с углом возвышения 0° и боевое с углом $+10^\circ$.

Для заряжания пусковой установки служил механизм заряжания, имевший два привода: электрический и механический. Горизонтальное наведение установки осуществлялось с помощью силового следящего электропривода, исполнительный двигатель которого размещался на стартовой установке. Кроме того, был и резервный ручной привод. Пусковая установка буксировалась тягачом АТ-С.

Для перевозки ракет С-2 применялся полуприцеп ПР-15 с седельным тягачом ЗИЛ-157В. Полуприцеп ПР-15 имел

механизмы стыковки с направляющей балкой пусковой установки и подвески стартового двигателя к ракете.

Действие комплекса «Сопка» происходило следующим образом. РЛС «Мыс» вела поиск цели. При обнаружении цели во все подразделения подавалась команда «Боевая тревога» колоколами громкого боя.

По данным РЛС «Мыс» на цель наводилась РЛС «Бурун» и переводилась в режим полуавтоматического сопровождения цели. По данным РЛС «Бурун» на цель наводилась и РЛС С-1М, но не включалась.

По команде из центрального поста (время подачи команды определялось приборами управления стрельбой) производился вывод маршевых двигателей на полные обороты и старт.

Траектория полета ракеты складывалось из участка автономного полета по программе до вывода в луч РЛС С-1М, участка полета в луче станции С-1М на стабилизируемой автопилотом высоте (участка марша, бортовая станция С-3 работает при этом в режиме «А») и участка самонаведения на цель (станция С-3 работает в режиме «Б»).

В процессе предстартового контроля РЛС «Бурун» непрерывно следила за целью, а по ее данным наводилась на цель антенна РЛС С-1М, которая включалась в режим автосопровождения с излучением высокочастотной энергии с началом вывода маршевых двигателей на полные обороты.

После включения передатчика на излучение РЛС С-1М работала в режиме автоматического сопровождения, создавая в направлении на цель равносигнальную зону, образуемую при вращении луча РЛС С-1М. Стартовая установка при этом с помощью синхронно-слеящего привода непрерывно «следила» за лучом РЛС С-1М по данным, вырабатываемым приборами управления стрельбой.

С момента старта до входа в луч РЛС С-1М ракета летела, управляясь только автопилотом (режим автономного полета), который выдерживал направление, приданное ракете при сходе с направляющих стартовой установки. Вывод ракеты на маршевую высоту производился корректором высоты и программным устройством автопилота.

При входе ракеты в луч (начало участка марша) бортовая станция С-3 начинала работать в режиме наведения (режим «А»).

На этом участке ракета, удерживаясь на маршевой высоте с помощью барометрического корректора высоты, летела в луче станции С-1М. При отклонении ракеты от равносигнальной линии луча станции С-1М бортовая станция С-3 реагировала на эти отклонения, вырабатывала сигналы, пропорциональные отклонениям, и выдавала в автопилот управляющие по курсу команды для удержания ракеты на непрерывно следующей за целью равносигнальной линии луча станции С-1М.

На определенном, заданном до старта расстоянии от цели происходила разблокировка стороны самонаведения станции С-3. При достаточной мощности отраженных от цели импульсов РЛС С-1М станция С-3 осуществляла захват цели (переходила в режим «Б») и обеспечивала наведение ракеты на цель.

В 1959 г. прошла испытания ракета С-2, оснащенная тепловой головкой самонаведения (ГСН) «Спутник-2». Стрельба такими ракетами могла производиться в двух режимах. В первом ракета С-2, как и с радиолокационной ГСН, летела в узком луче РЛС С-1М, а затем на расстоянии 15 км (радиус действия тепловой ГСН) и менее от цели начинался участок самонаведения. В этом режиме дальность стрельбы могла быть до 105 км.

Второй режим мог быть применен при создании противником активных или пассивных помех, а также чтобы избежать попадания в РЛС ракет, самонаводящихся на радиоизлучающий объект. В этом режиме реализовывался принцип «выстрелил и забыл», т.е. вывод ракеты в зону самонаведения осуществлялся автопилотом.

Глава 15

«Шторм» и «Щука»

Независимо от работ по «Комете» в конце 1947 г. в КБ завода № 51 группа инженеров начала проектирование морского самолета-снаряда 15ХМ. Согласно постановлению Совмина № 1175-440 от 14 апреля 1948 г. все работы по нему были переданы КБ завода № 293 Минавиапрома, на-

ходившемся в г. Химки под Москвой. КБ руководил М.Р. Бисноват. Тема получила новое наименование «Шторм».

В 1949 г. НИИ-4 выдало КБ завода № 293 новое тактико-техническое задание на проектирование берегового самолета-снаряда «Шторм».

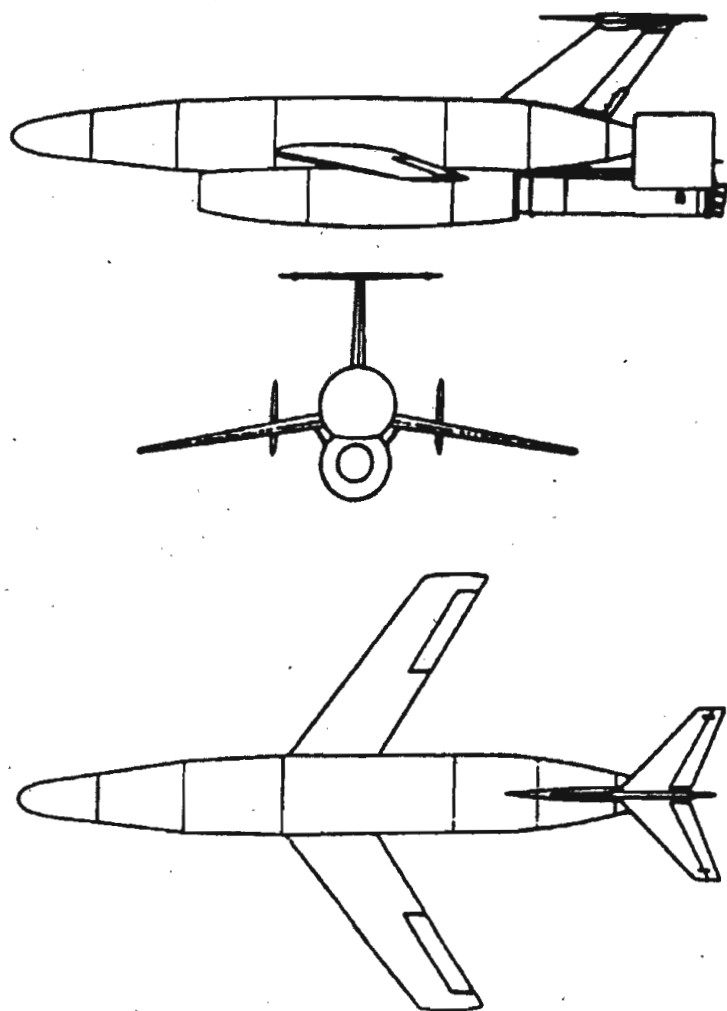
«Шторм» имел стреловидное крыло и оперение и внешне был похож на самолет-истребитель. Под фюзеляжем располагался прямоточный воздушно-реактивный двигатель РД-700 (РД-1). Интересной конструктивной особенностью «Шторма» было размещение порохового ускорителя в камере сгорания маршевого прямоточного двигателя. Стартовый двигатель за 3—4 с разгонял самолет-снаряд до скорости запуска маршевого двигателя (250 м/с) и затем выбрасывался из него. Маршевый двигатель Р-1 был разработан в ОКБ-670 под руководством М.М. Бондарюка, а стартовый — конструкторским бюро И.И. Картукова.

Для «Шторма» проектировались три типа головок самонаведения — радиолокационная, тепловая и телевизионная. Кроме того, рассматривалась возможность их комбинированного применения на самолете-снаряде для повышения вероятности попадания в цель. Расчетная дальность стрельбы «Шторма» составляла около 80 км.

Радиолокационная ГСН весом 120 кг должна была захватывать крупную надводную цель (линкор или крейсер) на удалении 15 км. При этом угол обзора должен был составлять 15° в горизонтальной плоскости и 5° — в вертикальной. Тепловая ГСН с углом обзора 30° должна была быть вдвое легче, но и дальность захвата сокращалась втрое. Телевизионная система предназначалась для обеспечения наведения с удаления 8—10 км.

Постановлением Совмина № 4813-2094 от 4 декабря 1950 г. были уточнены требования к некоторым характеристикам самолета-снаряда, срокам и этапам его разработки. В частности, стартовый вес самолета-снаряда (без ускорителя) увеличили до 2850 кг, а минимальную высоту полета — до 8 м.

На самолете-снаряде «Шторм» впервые в СССР твердотопливный (пороховой) ускоритель был частично размещен в камере сгорания прямоточного двигателя. Вес ускорителя — 1450 кг, в том числе 526 кг приходилось на порох.



Самолет-снаряд «Шторм»

После выгорания пороха ускоритель выбрасывался назад. Но в начале движения тяжелый стартовик сдвигал к хвосту центр тяжести самолета-снаряда, делая его статически неустойчивым. Поэтому на хвостовой части ускорителя установили собственные стабилизаторы, выполненные наподобие двухкилевого оперения.

Под сигарообразным фюзеляжем длиной 8,25 м и диаметром 0,96 м находился прямоточный двигатель РД-1А диаметром 0,9 м с тягой 1,5 т.

В комплексе береговой обороны «Шторм» самолет-снаряд должен был запускаться с громоздкой решетчатой пусковой установки с длиной направляющих 35 м. Самолет-снаряд устанавливался на стартовую тележку на четырех ползунах, размещенных попарно на крыле и на оперении. Стартовый ускоритель, развивавший тягу 25—35 т, в течение 3—4 с разгонял самолет-снаряд до скорости 250 м/с.

Стрельба самолета-снаряда «Шторм» должна была вестись с помощью трех радиолокационных станций. Так, РЛС «Риф» предназначалась для обнаружения целей, РЛС «Залп» — для автоматического слежения за целью и выдачи данных в счетно-решающее устройство для разворота пусковой установки и наведения самолета-снаряда, РЛС «Якорь» служила для слежения за самолетом-снарядом.

В ходе работ над «Штормом» его тактико-технические характеристики неоднократно менялись. Так, к 1951 г. вес его боевой части составлял 900 кг, радиолокационной ГСН — 130 кг, тепловой ГСН — 55 кг, бортовой телевизионной системы — 70 кг. Расчетный диапазон дальностей пуска был в пределах от 27 до 80 км, скорость полета самолета-снаряда — до 900 км/ч.

Первые два самолета-снаряда «Шторм» были запущены с бомбардировщика Пе-8 в апреле 1952 г. Пуски были признаны комиссией удачными. Два последующих пуска с наземной пусковой установки катапультного типа в Крыму под Балаклавой окончились неудачно.

При срабатывании стартовика двенадцатикратная перегрузка выводила из строя бортовую аппаратуру. После доработок аппаратуры 20 и 28 августа 1952 г. были проведены бросковые испытания самолета-снаряда, чтобы убедиться в

работоспособности бортовой аппаратуры после срабатывания стартовика.

6 сентября 1952 г. самолет-снаряд «Шторм» был впервые запущен на полную дальность — 80 км. Однако он пролетел всего 22 км. А в ходе двух последующих пусков 18 и 25 сентября самолеты-снаряды упали недалеко от стартовых установок. 27 октября был произведен еще один старт с катапульты. Для получения максимальной информации в случае неудачи трасса полета проходила не над морем, а над землей. Исходя из размеров полигона дальность ограничили 16,5 км.

Дальнейшие испытания «Шторма» были назначены на середину апреля 1953 г. Однако 23 февраля 1953 г. грянул гром. Руководство завода № 293 узнало, что еще 19 февраля вышло постановление Совмина № 533-271, согласно которому Министерству авиационной промышленности предписывалось передать завод № 2 в КБ-1 «для усиления работ по заказам Третьего Главного управления при Совмине СССР».

1 марта 1953 г. все работы по «Шторму» были прекращены. Материальная часть подлежала консервации и передаче вместе с заводом в КБ-1. К этому времени имелось 15 готовых самолетов-снарядов и серия из 25 самолетов-снарядов, находившаяся в 28-процентной готовности.

Следует заметить, что «Шторм» проектировался не только для береговых установок. 29 октября 1951 г. КБ завода № 293 получило задание на разработку устройства для размещения ракетного оружия на кораблях.

Несмотря на ряд запросов Минсудпрома и ЦНИИ-45, начиная с декабря 1951 г. исходные данные по ракетам КБ Бисновата были получены только 24 ноября 1952 г. На основании данных КБ завода № 293 организациями Минсудпрома, в частности проектно-исследовательским бюро ЦНИИ-45, проводились проработки размещения ракет «Шторм» на надводных кораблях проектов 30бис, 56, 68бис и др. «Шторм» должен был поражать надводные корабли противника на дальности 80—100 км. Корабельный вариант ракеты создавался на базе берегового комплекса «Шторм».

Одной из основных задач было создание корабельной пусковой установки для «Шторма». Трудности вызывали

большая длина направляющей (30 м), а также значительный угол возвышения (до 25°). Высота верхнего конца направляющей над палубой составляла 12 м.

В проектных проработках ЦНИИ-45 предлагалось шесть типов пусковых установок для кораблей. Так, на эсминцах проекта 56 предполагалось установить две пусковые установки открытого типа взамен 130-мм башенных установок СМ-2. Боекомплект должен был состоять из 16 ракет «Шторм». При этом нормальное водоизмещение эсминца должно было уменьшиться на 42 т.

Согласно проекту ЦНИИ-45 на корме эсминцев проекта 30бис предполагалось смонтировать одну пусковую установку. Боекомплект должен был состоять из 12—14 ракет. Для этого предлагалось снять кормовые 130-мм и 85-мм артиллерийские установки, торпедные аппараты и переместить кормовую надстройку. В результате переоборудования нормальное водоизмещение эсминца возросло бы на 45 или 54 т (в зависимости от варианта), средняя осадка увеличилась на 5 см, а поперечная метацентрическая высота уменьшилась на 3 см. Старт ракет допускался при волнении моря не выше 4 баллов.

На легком крейсере проекта 68бис для размещения бронированной башенно-пусковой установки с двумя направляющими и углом горизонтального наведения 0°—125°, а также 24 самолетов-снарядов «Шторм» в бронированном ангаре и устройства погреба для хранения боевых частей предлагалось снять две кормовые артиллерийские башни главного калибра, а минное устройство полностью демонтировать. Общее расположение корабля в районе 129—163 шпангоутов предполагалось полностью перепланировать, размещение же главных и вспомогательных механизмов оставить без изменений. После переоборудования нормальное водоизмещение крейсера увеличилось бы на 173 т.

В результате проработок, выполненных по теме «Шторм», было признано нецелесообразным переоборудование эсминцев проектов 30бис и 56. Это было связано с трудоемкостью работ и малой эффективностью размещения ракет внутри корпуса кораблей, ненадежностью палубного способа хранения крылатых ракет в морских условиях и невозможно-

стью обеспечения общей стабилизации корабля для повышения точности стрельбы и упрощения условий управления ракетами.

На легких крейсерах проекта 68бис рекомендовалось выполнять переоборудование во время их достройки на судостроительных заводах.

Теперь перейдем к непростой истории первой отечественной противокорабельной ракеты КСЩ. «Щука», как и почти все первые наши и американские ракеты, имела дальнюю немецкую «родственницу». Началось все с германской воздушной торпеды Hs 293. Проектирование ее было начато в 1939 г. профессором Вагнером. Серийно она производилась на заводах «Хеншель».

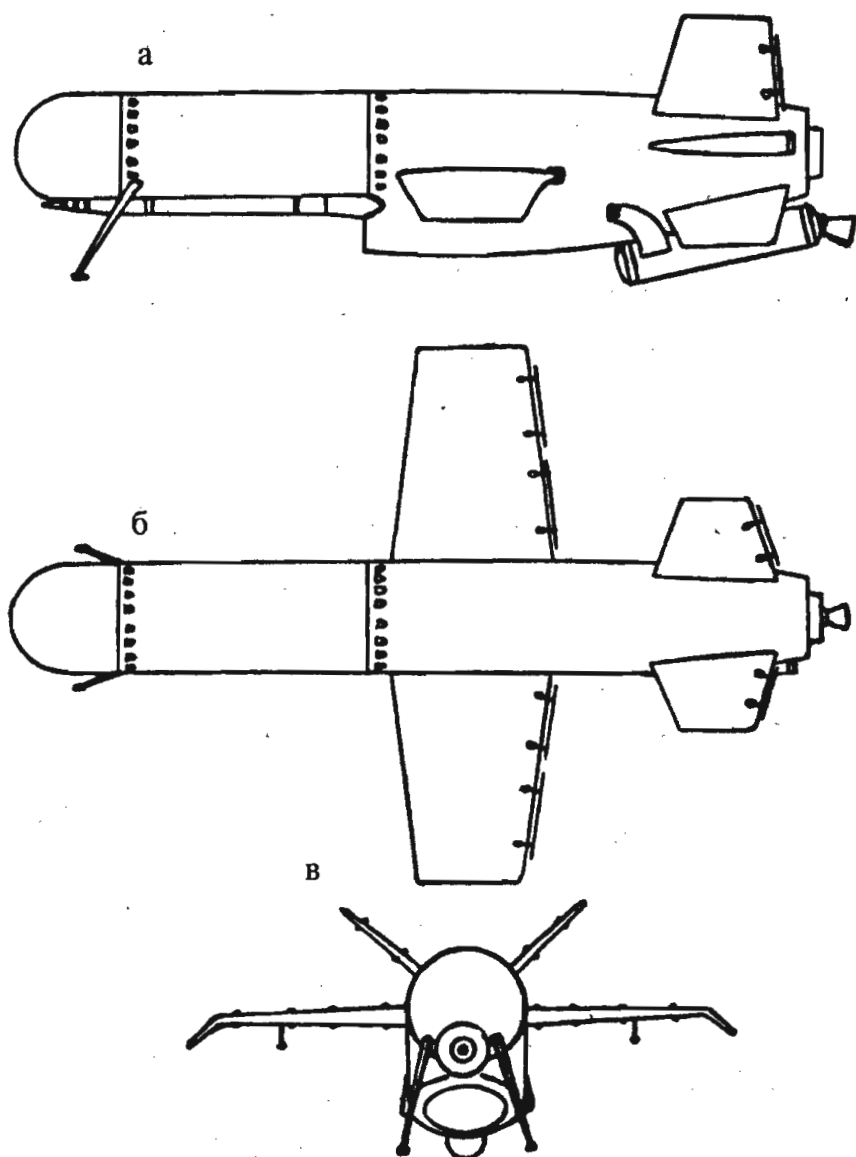
Воздушная торпеда была создана по нормальной самолетной аэродинамической схеме. В средней части бомбы крепились плоские крылья с элеронами, хвостовое оперение — неподвижный вертикальный стабилизатор внизу и высокорасположенный горизонтальный стабилизатор с рулем высоты площадью 1600 см².

В ходе испытаний, начатых в мае 1940 г., выяснилось, что сброшенная бомба начинает быстро отставать от самолета-носителя и наблюдение за ней оператором-наводчиком становилось затруднительным. В связи с этим решили оснастить планирующую бомбу подвесным жидкостно-реактивным двигателем.

Первые две серийные модификации Hs 293A и Hs 293B имели длину 3,58 м, максимальный диаметр корпуса 480 мм, размах крыльев 2,9 м. Вес ракеты составлял 902 кг.

Внизу в подвесном контейнере помещался жидкостно-реактивный двигатель системы Вальтера «109-507» с тягой 590 кг. Время работы двигателя — около 10 с. Максимальная скорость ракеты — около 600 км/ч.

Ракета сбрасывалась с самолета на высоте от 400 до 2000 м при скорости около 320 км/ч. В момент окончания работы двигателя скорость ракеты составляла 170—200 м/с (612—720 км/ч). Дальность планирования — 3,5—18 км. Точность попадания — 50% ракет в пределах квадрата 5 × 5 м при дальности планирования 12 км.



Ракета КСЦ:
а) вид сбоку;
б) вид сверху;
в) вид спереди

Поскольку время планирования у Hs 293 в 5—7 раз превосходило время полета с работающим жидкостно-реактивным двигателем, то немцы называли систему ракетной планирующей бомбой или просто планирующей бомбой. Так как Hs 293 наиболее эффективно действовала по морским целям, в советской документации конца 1940-х гг. она фигурировала как «реактивная авиационная торпеда».

Наведение Hs 293 осуществлялось с борта самолета-носителя методом «трех точек». В ракетах Hs 293A связь самолета и ракеты производилась по радио. На самолете была установлена передающая аппаратура «Кель», а на ракете — приемная аппаратура «Страсбург». Бортовая сеть Hs 293 питалась от аккумулятора.

На Hs 293B управление осуществлялось по проводам. Катушки с проводами устанавливались на консолях крыла, в катушке на самолете-носителе 12 км кабеля, на ракете — 18 км, т.е. общая длина 30 км.

Одним из главных недостатков визуального сопровождения была зависимость от атмосферных условий. Поэтому на модификациях Hs 293D была установлена телевизионная система. В боевых действиях Hs 293D не применялись.

Ракета Hs 293 предназначалась в первую очередь для поражения небронированных кораблей и кораблей с тонкой броней.

Первая успешная атака Hs 293 по морским целям состоялась 27 августа 1943 г., когда германские бомбардировщики атаковали в Бискайском заливе группу противолодочных кораблей. Английский шлюп «Эгрет» взорвался и затонул от попадания Hs 293, а канадский эсминец «Этабаскан» был серьезно поврежден.

В 1944—1945 гг. немецкие самолеты израсходовали в боевых действиях около 2300 ракет Hs 293. В качестве самолетов-носителей обычно использовали бомбардировщики He 111, He 177, Do 217 и «Фокке-Вульф 200».

Часть готовых ракет Hs 293 была захвачена в 1945 г. советскими войсками. С 1947 г. доработкой Hs 293 занималось КБ-2 Минсельхозмаша. В 1948 г. при участии специалистов КБ-2 были проведены летные испытания Hs 293, а в качестве носителя переоборудовали самолет Ту-2Д.

Пуски Hs 293 проводились с радиокомандными системами наведения — немецкой «Кель/Страсбург» и советской «Печора». Из 24 запущенных Hs 293 с радиокомандными системами наведения в цель попали только три. По результатам испытаний Hs 293 было решено отказаться от запуска ракеты в серийное производство, которое планировалось начать на заводе № 272 в Ленинграде.

Ракета (планирующая бомба) Hs 293 была спроектирована исключительно для борьбы с кораблями противника. Обычно подводная часть корабля была более уязвима, чем надводная. Поэтому в конце 1941 г. фирма «Хеншель» начала проектирование новой планирующей бомбы Hs 294, которая поражала подводную часть корабля.

Hs 294 по существу представляла собой торпеду с крыльями, системой наведения и двумя двигательными установками. Ракета наводилась на цель оператором с помощью оптического прицела методом «трех точек». Управление производилось с помощью радиокоманд. Был разработан вариант установки бортовой телевизионной системы с передачей информации на самолет-носитель.

Двигательная установка состояла из двух жидкостных реактивных двигателей HWK 109-507, развивающих тягу по 590 кг каждый, время работы их около 10 с. В последних образцах Hs 294 жидкостно-реактивные двигатели были заменены на твердотопливные. Ракета Hs 294 развивала скорость до 900 км/ч.

Стартовый вес ракеты Hs 294 — 2175 кг. Аэродинамическая схема ракеты нормальная самолетная. Длина ракеты — 6,15 м, диаметр — 620 мм, размах крыльев — 3960 мм. Высота сброса ракеты — 5,4 км, дальность полета — до 14 км. Когда ракета касалась воды, крылья, задняя часть фюзеляжа и двигатели отделялись, давая возможность остальной части фюзеляжа продолжать движение в качестве подводной торпеды.

Hs 294 управлялась так, чтобы примерно за 30—40 м до корабля-цели ракета входила под небольшим углом в воду и двигалась там горизонтально на небольшой глубине со скоростью 320—240 км/ч.

В качестве носителя использовался бомбардировщик He 177. Кроме того, рассматривался вариант буксировки Hs 294 за реактивным бомбардировщиком Ar 234C.

По данным различных источников, было изготовлено от 125 до 165 ракет Hs 294. Но в боевых условиях применить их немцы не успели.

Постановлением Совмина № 1175-440 от 14 апреля 1948 г. были начаты работы по «реактивной авиационной морской торпеде РАМТ-1400 «Щука»». Работы по «Щуке» фактически были продолжением работ по трофейной ракете Hs 293A, хотя внешне они не имели ничего общего. Естественно, что «Щукой» занялось КБ-2, которое безуспешно пыталось довести и Hs 293.

Работы по «Щуке» велись небольшим коллективом под руководством талантливого конструктора М.В. Орлова. Увы, Орлов в работах над «Щукой» заклинился на двух германских «изюминках» — отделяющейся боевой части и интерцепторах.

Отделяемая боевая часть, как у немцев, должна была поражать подводную часть корабля, что вызывало массу затруднений при ее проектировании. Да и линкоры в 1950-х гг. превратились из ударной силы флота в корабли огневой поддержки десанта, а авианосцы, крейсера, эсминцы и другие суда достаточно эффективно поражались и в надводную часть. Причем остатки топлива в ракете, поразившей надводную часть корабля, зачастую играли не меньшую роль, чем взрывчатое вещество в боевой части. Вспомним гибель английского эсминца «Шеффилд» во время Фолклендской войны.

Что же касается интерцепторов, то в качестве органов управления ракетой они оказались менее эффективны, чем элероны, элевоны, рули направления и т.д.

По первоначальному проекту РАМТ-1400 «Щука» должна была управляться по классической схеме: на начальном этапе — инерциальной системой, а на конечном — головкой самонаведения. Но головки самонаведения в ближайшем будущем не предвиделось, и Орлов предложил разрабатывать проект торпеды в двух вариантах.

Первый вариант — чисто немецкий, «хеншелевский» (только радиокомандный). Он предполагал размещение на торпеде системы управления с наведением на цель через оптический визир. Этот вариант получил обозначение РАМТ-1400А или «Щука-А».

Второй вариант предусматривал управление с автопилотом и радиолокационной ГСН. Этот вариант торпеды называли РАМТ-1400Б или «Щука-Б».

Правительство с таким предложением согласилось, что и было подтверждено постановлением Совмина № 5766-2166 от 27 декабря 1949 г.

Боевая часть «Щуки-А» весила 615—650 кг и содержала 320 кг мощного взрывчатого вещества ТГАГ-5. Взрыватель ВУ-150 контактный, мгновенного действия. В боевой части был сделан специальный кольцевой вырез, благодаря которому, входя в воду, она двигалась по изгибающейся траектории вверх для поражения цели в наиболее уязвимую подводную часть корпуса. Но для этого было необходимо обеспечить приводнение ракеты на удалении от цели около 60 м при угле входа в воду около 12°. При использовании только радиокомандной системы управления методом «трех точек» шансов у оператора выполнить эти условия практически не было.

Управление «Щукой» производилось с помощью интерцепторов, помещенных на задних кромках крыльев и V-образного оперения.

Испытания «Щуки» было решено проводить на полигоне под Феодосией. К концу 1948 г. на Черном море в Феодосии и ее ближайших окрестностях по постановлению Совмина № 0017-409 от 13 мая 1946 г. и приказом министра Вооруженных Сил СССР № 0019 от 2 февраля 1946 г. было развернуто Третье Управление Государственного Центрального полигона Министерства Вооруженных Сил СССР (ГЦП МВС СССР), в котором уже с сентября 1948 г. начались испытания ракетной техники и оружия, создаваемых для ВМС СССР*.

* Сведения о Феодосийском полигоне и его деятельности были любезно предоставлены автору историком полигона и участником испытаний многих ракет Юрием Сергеевичем Кузнецовым.

К моменту начала испытаний воздушных торпед РАМТ-1400 «Щука» Феодосийский полигон получил неофициальное название «Песчаная Балка».

Первый пуск самолета-снаряда (воздушной торпеды — в разных документах ее именовали по-разному) «Щука-А» состоялся 16 июня 1949 г. Пуск ракеты производился с самолета-носителя Ту-2Т из состава 25-й отдельной авиаэскадрильи полигона, которая базировалась на аэродроме возле селения Кара-Гоз в 18 км к северо-западу от Феодосии. Пуск был осуществлен в пределах водной акватории полигона между мысами Чауда и Опук.

К концу 1949 г. удалось провести только пуски 15 ракет «Щука», не имевших даже радиокомандной системы наведения. Ракеты управлялись пневматическим автопилотом АП-19. Соответственно не было и реальных целей (мишеней) для самолетов-снарядов.

В 1950 г. прошли испытания «Щук» с немецкой радиокомандной системой наведения. Лишь в августе—ноябре 1951 г. были проведены пуски с отечественной радиокомандной системой наведения «КРУ-Щука». Пуски осуществлялись с высоты от 1000 до 4000 м, дистанция стрельбы составляла от 15 до 28 км при скоростях самолета-носителя от 110 до 280 м/с.

В качестве самолетов-носителей, кроме упомянутых Ту-2Т, использовались Ту-2Т-2, Ту-2Т-3 и Ил-28. Мишенями служили списанные корабли: тральщики ТЩ-914 и ТЩ-915, торпедные катера типа Г-5, трофейные немецкие самоходные баржи ДК-26 и ТД-200.

Случалось, что в нужный момент не оказывалось соответствующим образом оборудованных мишеней (надводными и подводными сетями, уголковыми отражателями). Тогда пуски проводились по скале Корабль-камень, расположенной недалеко от берега, практически на траверзе мыса Опук. В этом случае вершину скалы оборудовали уголковыми отражателями.

В период всех этих испытаний постоянной головной болью М.В. Орлова была боевая часть ракеты, которую он скопировал у немцев. Боевая часть ракет «Щука-А», «Щука-Б», а потом и КСЩ представляла собой конусообразный снаряд длиной около 3 м с максимальным диаметром 0,36 м и ве-

сом 625 кг. В носовой части сразу за взрывателем находилось кавитационное кольцо высотой 30—35 мм со специальным вырезом в верхней части. Этот вырез и его размеры были предметом отдельных исследований ЦАГИ.

Параллельно с испытаниями была проведена реорганизация. В соответствии с постановлением Совмина № 5119-2226 от 15 декабря 1951 г. КБ-2 было объединено с заводом № 67. Новая организация получила название ГСНИИ-642 (Государственный научно-исследовательский институт № 642). Главный конструктор «Шуки» М.В. Орлов надеялся стать если не начальником ГСНИИ-642, то, во всяком случае, его заместителем. Однако большое начальство думало иначе.

В 1952 г. в районе Феодосии было проведено 15 пусков ракет «Шука-А» с самолета-носителя Ту-2. Пуски проводились на высоте 2—5 км на дальность от 12 до 30 км. Восемь пусков были успешными, а в двух из них боевая часть даже якобы попадала в подводную часть мишени.

Для применения «Шуки» с самолета-носителя Ил-28 ракету доработали: была изменена передняя часть корпуса, угол поперечного V-образного хвостового оперения уменьшен с 40° до 35°, а площадь оперения увеличена.

В октябре—декабре 1952 г. был проведен второй этап испытаний. С реактивного самолета-носителя произведено 14 пусков. Лишь половина пусков оказались удачными, и было зафиксировано только два попадания в подводную часть. Постановлением Совмина № 2003-924 от 23 сентября 1954 г. ракета «Шука-А» была запущена в серию для проведения войсковых испытаний.

Распоряжением Совмина № 3572 от 6 апреля 1954 г. было решено переоборудовать в носители «Шук» двенадцать бомбардировщиков Ил-28. Тем же распоряжением предполагалось испытать 20 ракет «Шука-А» по наземным целям на полигоне во Владимировке. Цель испытаний — оснащение ракет «Шука» фугасной боевой частью весом до 900 кг.

К июлю 1955 г. работы по «Шуке-А» близились к завершению. А вот по «Шуке-Б», как говорится, «и конь не валялся». Разработчик радиолокационной системы самонаведения НИИ-885 с работой не справился. Испытания «Шуки-Б» с радиолокационным самонаведением с 1948 по 1952 г.

шли неудачно. Постановлением Совмина № 3556-121 работы по системе радиолокационного самонаведения, получившей название «РГ-Щука», были переданы новой организации.

Согласно проекту ракета «Щука-Б», отделившись от самолета-носителя на высоте от 2 до 10 км, должна была планировать под углом 20° — 30° к горизонту. На высоте 600 м включался радиовысотомер, и ракета выходила на горизонтальный полет на высоте 60 м. Затем включался жидкостный реактивный двигатель, и ракета набирала скорость до 1030 км/ч. На удалении 10—20 км от цели включалась активная радиолокационная ГСН, которая осуществляла поиск и захват цели в упрежденную точку в горизонтальной плоскости. На удалении до цели 750 м начиналось наведение ракеты в вертикальной плоскости, которое обеспечивало приводнение ракеты на удалении около 60 м от цели. При соприкосновении ракеты с водой подрывался пироболт крепления боевой части, она отделялась и шла к подводной части борта корабля.

В 1953 г. провели пуски пяти ракет без системы радиолокационного самонаведения, но с радиовысотомером. С 17 марта по 20 июля 1954 г. провели пуски 9 ракет, 5 из которых были оснащены активной радиолокационной ГСН. Результаты испытаний показали, что при волнении моря в 3—4 балла на дальности от цели 2—3 км в аппаратуре активной радиолокационной ГСН происходит срыв сопровождения цели. Сигнал от цели (транспорта «Очаков») забивался отражением от волн.

Испытания ракет «Щука-Б» в 1955 г. шли с переменным успехом. Но 3 февраля 1956 г. вышло постановление Совмина № 175-104, согласно которому ракета «Щука-А» принятию на вооружение не подлежала, а доработка «Щуки-Б» прекращалась. В скором времени прекратилось производство бомбардировщиков Ил-28, которые предназначались для использования в качестве носителей обеих «Щук».

Руководство ГСНИИ-642, видимо, предчувствовало это и решило подстраховаться, включив в план опытно-конструкторских работ на 1953—1954 гг. тему «Исследования

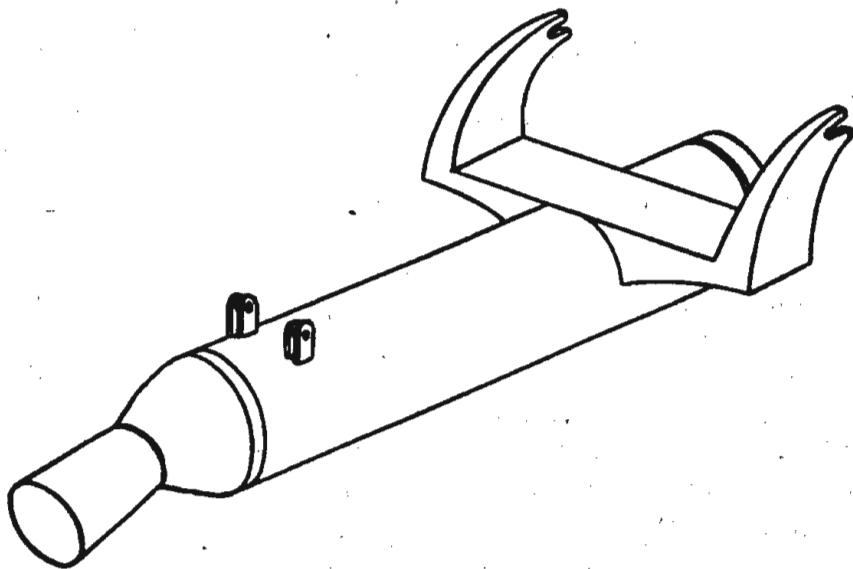
возможностей создания самолета-снаряда для стрельбы с корабля по кораблю на базе ракеты «Щука-Б»».

Работы по самолету-снаряду корабельного базирования были официально утверждены постановлением Совмина № 2541-1222 от 30 декабря 1954 г. По этому же постановлению ГСНИИ-642 определялся головным по разработке как всего комплекса, так и самой ракеты, которая получила название КСЩ (корабельный снаряд «Щука»).

Конечная цель этой разработки была проста и заманчива: создать ударное ракетное оружие для надводных кораблей водоизмещением около 3000 т для борьбы с крупными артиллерийскими кораблями вероятного противника на дистанции до 50—60 км, т.е. не входя в зону досягаемости их мощной артиллерии.

Старт КСЩ производился с помощью порохового ускорителя ПРД-19М, который подвешивался снизу в хвостовой части ракеты между двумя нижнерасположенными V-образными аэродинамическими гребнями. Стартовый двигатель работал 1,3 с, а затем сбрасывался.

Схема 18



Стартовый ускоритель ракеты КСЩ ПРД-19М

В качестве маршевого был использован авиационный турбореактивный двигатель АМ-5А с тягой 2,0—2,6 т. Эти двигатели устанавливались на истребителях ЯК-25, и на КСЩ предполагалось ставить выработавшие ресурс двигатели с самолетов.

Аэродинамическая схема КСЩ — нормальная с нижнерасположенным прямым крылом, имевшим отогнутые книзу законцовки, с нижнерасположенным совковым воздухозаборником и V-образным оперением. Ракета имела интерцепторные органы управления (чувствовалось еще немецкое влияние).

Создатели КСЩ рассказывали в свое время Ю.С. Кузнецову о посещении А.Н. Туполевым филиала ОКБ-155 и осмотре им первого экземпляра КСЩ. Говорят, что Туполев обладал таким даром, как предвидение. Он мог по одному внешнему виду летательного аппарата, будь то самолет или ракета, определить его летные свойства и сразу же сказать, полетит он или нет. Андрей Николаевич долго молча ходил вокруг ракеты, а потом сказал: «Это произведение мало похоже на ракету. Это — аэродинамический урод». У заинтересованных лиц поникли головы. Все ждали, что мэтр еще что-нибудь скажет. И он сказал: «Да! Урод. Но летать будет!»

Испытания ракет КСЩ на полигоне Песчаная Балка начались в августе 1955 г. Первоначально проводились пуски изделия БКС, которое, грубо говоря, представляло собой авиационную ракету «Щука-Б» со стартовым ускорителем ПРД-19М. Первый пуск изделия БКС с береговой установки был проведен 24 сентября 1955 г. Ракета пролетела 3840 м за 34,6 с. Еще два подобных пуска провели 29 сентября и 2 октября того же года. Еще семь изделий БКС было запущено в январе—марте 1956 г.

Первые образцы изделий КСЩ начали поступать на полигон в апреле 1956 г. Первый пуск КСЩ состоялся 24 июля 1956 г. Ракета по плану должна была пролететь 15 км, но она поднялась на высоту 1180 м и по прямой пролетела 60,15 км.

Всего до конца года провели еще семь пусков КСЩ, из которых четыре были признаны удовлетворительными.

Параллельно со стрельбами КСЩ с береговой установки в Песчаной Балке шли работы по созданию носителя ракеты и по штатной пусковой установке для нее.

Согласно приказу по Министерству оборонной промышленности от 20 сентября 1955 г. разработка пусковой установки для ракеты КСЩ была поручена ЦКБ-34. В ноябре 1956 г. ЦКБ-34 представило заказчику технический проект пусковой установки СМ-59.

Пусковая установка была ангарного типа с направляющими ферменной конструкции, которые были примерно в два раза длиннее самой ракеты. Установка стабилизированная, с броневой защитой основных механизмов и ракеты. Стабилизированная часть служила для стабилизации ракеты по углу поперечного крена и состояла из направляющей балки и фермы, скрепленной болтами. На верхних поясах направляющей балки и фермы установлены направляющие рельсы, по которым происходит движение ракеты. В целях предотвращения обледенения рельсов имелось устройство для обогрева их индукционными токами.

Пусковая установка могла перезаряжаться запасными ракетами, хранившимися в специальных ангарах-погребах корабля. Расчетное время перезарядки — 8—10 мин. В ЦНИИАГ была создана система дистанционного управления Д-59, которая обеспечивала автоматическое наведение установки по данным поста управления стрельбой в двух плоскостях и стабилизацию по крену. Ошибки при качке не превышали 4—6 точек дальномера.

Решением Минсудпрома и Главкома ВМФ от 25/26 июля 1955 г. № С-8/003127 ЦКБ-53 Минсудпрома было поручено разработать проект эсминца, вооруженного ракетами КСЩ, используя корпус эсминца проекта 56. 23 января 1956 г. ЦКБ-53 представило технический проект 57 с двумя пусковыми установками СМ-59 и 19 ракетами КСЩ. Но при рассмотрении этого проекта оказалось, что мореходные качества эсминца проекта 57 невысоки, максимальная скорость уменьшилась и требуется принять 250 т балласта.

Поэтому было решено временно строить эсминцы проекта 56М с одной пусковой СМ-59 и боекомплектom 7 ракет, системой ПУС «Кипарис-56М» и системой дистанционного управления Д-59-А, а эсминцы проекта 57 кардинально переделать в проект 57бис.

В качестве головного и экспериментального выбрали эсминец «Бедовый» (проекта 56-ЭМ). Корабль был заложен 1 декабря 1953 г. на судостроительном заводе им. 61 Коммунара (№ 200) в Николаеве и спущен на воду 30 июля 1955 г. Через некоторое время после спуска на эсминце начались работы по размещению ракетного комплекса — ординарной поворотной пусковой установки закрытого типа СМ-59-1, специального погреба-ангара для хранения семи ракет КСЩ, системы ПУС «Кипарис-56М», системы дистанционного управления Д-59-А и антенного поста РЛС «Риф-Щ». Все работы были завершены в мае 1956 г., и 1 июня того же года эсминец «Бедовый» ушел из Николаева в Феодосию для проведения ракетных стрельб в ходе летно-корабельных испытаний.

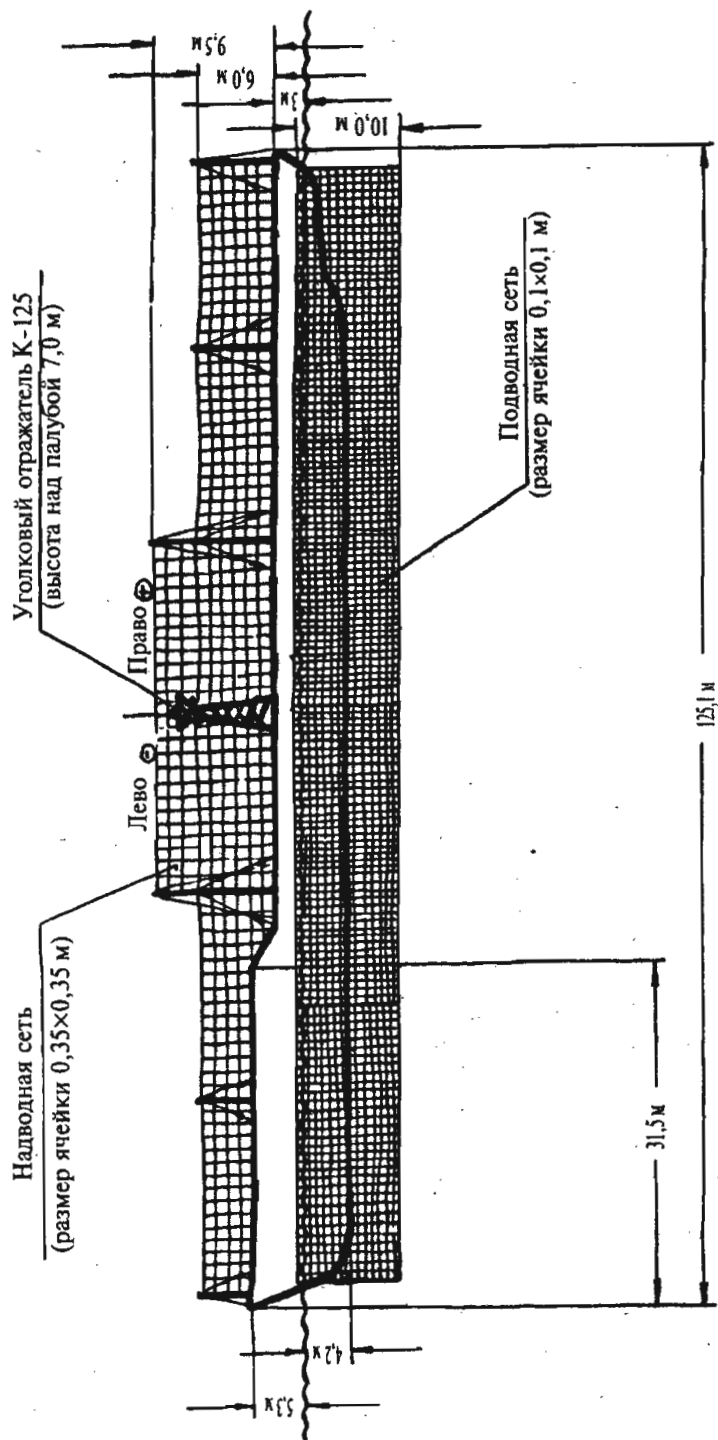
Первый пуск ракеты КСЩ с «Бедового» состоялся 2 февраля 1957 г. в районе Феодосии у мыса Чауда. Первый блин был комом: после старта КСЩ набрала высоту 75—80 м, стартовый двигатель еще работал, но ракета уже начала заваливаться на левое крыло. Стало ясно, что канал крена автопилота АПЛИ-5 не функционирует. Когда стартовик отделился от ракеты, она еще больше стала заваливаться влево, перевернулась вверх брюхом и упала в воду в 2200 м от корабля на 16-й секунде полета.

В ходе второго пуска 15 февраля 1957 г. КСЩ пролетела 53,5 км и упала в море. Мишени, как и при первом пуске, не было.

В дальнейшем в качестве мишеней на этапе летно-конструкторских испытаний использовались два плавсредства: корпус недостроенного лидера проекта 48 «Ереван» (длина мишени 125,1 м, осадка 4,2 м) и корпус трофейной немецкой десантной баржи БСН-20 (длина мишени 86 м, осадка 2,4 м).

Обе мишени были оборудованы:

— уголковыми отражателями типа К-1,25, поднятыми над палубой на специальной ферме высотой 6 м. Как тогда писали в официальных документах, обе мишени имитировали по своей отражательной способности американский легкий крейсер типа «Кливленд»;



Мишень на базе корпуса лидера пр. 48 «Ереван» для испытаний ракеты КСШ

— надводной сетью по всей длине палубы на мачтах высотой 6—9,5 м с размером ячейки сети $0,35 \times 0,35$ м;

— подводной сетью по всей длине мишени на глубину 10 м с размерами ячейки сети $0,1 \times 0,1$ м.

В ходе пусков по мишеням над ними на высоте 1,5 км барражировал самолет Ан-2, с которого аппаратурой АФА-2 производилась киносъемка подлета ракеты к мишени.

С 1 марта по 29 апреля 1957 г. было проведено пять пусков по мишеням. Длина подводного хода боевых частей на пусках № 3, 4, 5 и 7 составляла от 8 до 40 м (по проекту — от 40 до 70 м). При пуске № 6 подводного хода боевой части не было, а было зафиксировано прямое попадание боевой части ракеты в ферму углового отражателя на высоте 1,7 м от палубы.

Совместные государственные испытания ракет КСЩ на «Бедовом» были начаты 11 июля 1957 г. Всего до 27 декабря 1957 г. произвели 20 пусков. Все они происходили в двух районах Черного моря — в водной акватории боевого поля полигона Песчаная Балка между мысами Чауда и Опук и в водной акватории боевого поля филиала полигона на мысе Фиолент в районе Балаклавы.

30 августа КСЩ попала в борт мишени — лидера «Ереван». Несмотря на то что боевая часть ракеты была инертной, в борту образовалась дыра 2,0—2,2 м, а нижняя кромка дыры оказалась на 0,3 м ниже ватерлинии. В результате прямого попадания лидер затонул.

6 сентября ракета была выпущена по катеру волнового управления (радиоуправления) проекта 183Ц, шедшему с 30-узловой скоростью у мыса Чауда. Было достигнуто прямое попадание без подводного хода боевой части. Катер развалился на две части и затонул.

В начале ноября испытания ракет КСЩ проводились в районе Балаклавы, так как в районе Песчаной Балки не осталось кораблей-мишеней. «Ереван» был потоплен, а немецкая десантная баржа БСН-20 находилась в аварийном состоянии, и ее в октябре 1957 г. отправили на металлолом.

В районе Балаклавы в качестве мишени использовалась цитадель недостроенного тяжелого крейсера проекта 82 «Сталинград» (подробнее о нем мы узнаем ниже). Длина мише-

ни составляла 150 м, а осадка — 8,5 м. Эта мишень имела ряд особенностей. По ней проводились не только ракетные стрельбы, но и артиллерийские и торпедные, а флотская авиация отрабатывала на этой мишени все виды бомбометаний. Поэтому мишень «Сталинград» имела постоянный обслуживающий личный состав. Во время проведения стрельб и бомбометаний личный состав был надежно укрыт и защищен (толщина бортовой брони составляла 230—260 мм, бортовых булей — 70—90 мм, палуб — 140—170 мм). В случаях крайней необходимости (например, при стрельбах по мишени ракетами с боевым снаряжением) личный состав с мишени эвакуировался.

Кроме того, стрельбы велись по катерам волнового управления. Сетями они не оборудовались, а имели лишь угольковые отражатели.

Обобщая результаты летно-корабельных и государственных испытаний ракет КСЩ (всего 27 пусков), следует отметить слишком большое число отказов в работе бортовой аппаратуры ракеты и ее механических систем. Таких отказов оказалось 8 в проведенных 27 пусках (29,62%). Если на летно-конструкторских испытаниях отказ был всего один (14,28%), то из 20 пущенных ракет на этапе совместных испытаний «завалились» семь (35%).

Не лучше обстояли дела и с длиной подводного хода боевых частей. Ранее теоретическими расчетами было доказано, что наибольший эффект в поражении цели достигается в том случае, если боевая часть имеет длину подводного хода от 70 до 40 м. Но такого показателя в большинстве пусков достичь не удалось. На 25 проведенных пусков приведение ракеты перед целью имело место всего лишь в десяти случаях (40%). На летно-конструкторских испытаниях этот показатель был равен 80%, а на совместных — всего лишь 30%. Если же из этих десяти случаев брать только те, которые попали в требуемый интервал, то тут показатели еще хуже — 24,2% и 25% соответственно.

И уж совершенно никто не ожидал того факта, что в процессе проведенных испытаний будет так много прямых попаданий ракет в мишени — 8 случаев из 25 пусков ракет, т.е. 32%, из них на летно-конструкторских испытаниях —

20% и на совместных — 35%. Так, например, 27 декабря 1957 г. ракета пролетела 23 750 м и попала в борт мишени «Сталинград». В результате в борту появилось отверстие типа «восьмерки» общей площадью 55 м². При этом подводного хода боевой части вообще не было.

В ходе государственных испытаний дальность обнаружения цели с помощью РЛС «Бедового» не превышала 40 км. Скорость корабля при проведении пусков была от 6 до 24 узлов. Время перезарядки пусковых установок (перевода запасной ракеты из ангара на направляющие) теоретически должно было составить 10 мин, а занимало 20 мин.

29 октября 1957 г. при пуске шестнадцатой ракеты в ходе государственных испытаний произошел забавный случай, чуть не закончившийся бедой для «Бедового». Далее я предоставляю слово историку Юрию Сергеевичу Кузнецову: «Маршевый двигатель ракеты вышел на максимальные обороты (11 500 об/мин). Нажата кнопка «Старт». К реву маршевого двигателя добавились грохот, огонь и дым от стартовика. Но что такое? Вместо того чтобы наблюдать знакомую картину схода ракеты с направляющих пусковой установки, видится совсем другое: ракета еле-еле ползет по направляющим и через какие-то секунды сваливается за борт.

Те, кто были в этот момент на верхней палубе и все видели, ничего не поняли. Даже не успели заметить, что ракета «прыгнула» в море без стартового двигателя.

Из оцепенения всех вернул к реальной жизни истошный крик вахтенного сигнальщика: «Полундра! На корабль падает бомба!»

Головы всех задрались вверх. Действительно, на корабль падала, но не бомба, а... стартовый двигатель. Казалось, что он действительно вот-вот врежется в корабль. Оцепенение у всех тут же прошло, и все бросились укрываться под разные механизмы, агрегаты, надстройки и т.д., кто что себе выбрал. К счастью, все обошлось: стартовый двигатель, сильно вращаясь вокруг своей продольной оси, упал в море в 3—5 метрах от носовой скулы «Бедового».

После того как расшифровали материалы внешнетраекторных измерений, стала ясной вся картина случившегося. Оказалось, что в момент начала работы стартовика у него

оторвался правый передний узел крепления, вернее, кронштейн, на котором расположен узел крепления. Произошло это из-за неудовлетворительной сварки. По крайней мере, к такому выводу пришли специалисты.

В результате этой аварии в момент пуска образовался эксцентриситет тяги, и стартовик сам себя забросил на высоту около 3600 м. С этой высоты он и падал, как всем показалось, на корабль. Зрелище, прямо скажем, эффектное, но не для слабонервных. Хорошо, что вектор тяги оказался направленным вверх. А если бы нет?»

После завершения совместных государственных испытаний ракетного комплекса «Бедовый» в январе 1958 г. вернулся на судостроительный завод в Николаев, где до 27 мая 1958 г. прошел дооборудование по проекту 56М.

Окончательно «Бедовый» был введен в строй лишь 30 июня 1958 г., а 30 июля поднял Военно-Морской Флаг СССР и вошел в состав Черноморского флота. Так наш флот получил первый надводный корабль, оснащенный самолетами-снарядами (крылатыми ракетами).

Контрольные испытания ракет КСЩ были проведены в районе Балаклавы с 20 сентября по 31 октября 1958 г. и с 20 ноября по 20 декабря 1958 г., причем в ноябре к «Бедовому» присоединился эсминец «Прозорливый» проекта 56М. Всего было сделано 9 пусков, из которых 5 оказались неудачными, и один — частично удачный. В последнем случае при стрельбе по американскому тральщику № 188* ракета пролетела около 55 м и отклонилась влево на 11 м. Взрыв боевой части привел к появлению нескольких небольших пробоин в корпусе, но тральщик остался на плаву.

Успешнее оказались три пуска 2 октября: боевая часть ракеты наконец-то приводнилась в 44 м от борта «Сталинграда» и попала в борт на глубине 2—3 м от ватерлинии. 31 октября и 8 декабря имели место прямые попадания ракет, приведшие к потоплению тральщиков «Туман» и «Испытатель».

В июне 1959 г. «Бедовый» провел только два пуска в ходе контрольно-серийных испытаний ракет КСЩ выпуска 1959 г.

* Видимо, это тральщик Т-188 (до 25.10.1944 г. американский YMS.474), прибывший по ленд-лизу в Севастополь 21 июля 1945 г.

В обоих случаях на борту ракеты возникал пожар (на 21-м и 28-м км дистанции).

Тут следует заметить, что в соответствии с приказом Минавиапрома от 6 ноября 1957 г. ГСНИИ-642 попало под власть В.Н. Челомея, а в 1958 г. вообще стало филиалом ОКБ-52. Поэтому доработки и сопровождение «Шуки» велись с 1957 г. уже Челомеем. В 1958 г. Челомей прекратил работы по созданию новой противокорабельной ракеты КМ-7 на базе «Шуки», начатые в ГСНИИ-642 в 1956 г. Эта ракета должна была иметь стартовый вес 3,2 т, вес боевой части 900 кг. Ее предполагалось оснастить короткорезимным двигателем РДС-1 с тягой 1,9 т и двумя стартовыми пороховыми ускорителями. Маршевая скорость ракеты возросла бы до 370 м/с, а дальность — до 140 км.

После «челомеизации» ГСНИИ-642 М.В. Орлов был вынужден уйти к С.П. Королеву, вместе с ним ушла большая группа конструкторов КСЩ.

Как писал Ю.С. Кузнецов: «В.Н. Челомей никогда не интересовался ракетой КСЩ и всем тем, что с ней было связано».

В начале лета 1959 г. во флоты начали поступать серийные ракеты КСЩ Каспийского завода. Но они стали гореть в полете. После двух сгоревших ракет в июне 1959 г. еще две сгорели в июле того же года на 27-м и 26-м км дистанции. Замечу, что в 1959 г. впервые боевые части были прикреплены к корпусам ракет не с помощью пироболтов, а обычными болтами и при приводнении не отделялись.

В конце концов с пожарами на борту кое-как справились с помощью специалистов полигона Песчаная Балка. Виновными были признаны горе-рационализаторы завода.

Несколько слов стоит сказать о контрольно-серийных испытаниях ракет КСЩ в 1961 г. (КСИ-61). В ходе стрельбы в качестве цели был использован эсминец проекта 7 «Бойкий». Это был первый корабль-мишень, который сохранил все надстройки, артиллерийские установки, торпедные аппараты и т.д.

Предоставлю слово историку Ю.С. Кузнецову: «Вышли в море на второй пуск. Стрельбу произвел эсминец пр. 57бис

«Гневный» (командир корабля — капитан 2 ранга Морозов, командир БЧ-II — капитан-лейтенант Ясков) с носовой пусковой установки. Стреляли из района Севастополя в сторону Одессы. Мишень (эсминец «Бойкий») на бочки не ставилась. От дрейфа мишень постоянно меняла свое положение по отношению к директрисе стрельбы.

В момент пуска ракеты к мишени обе оказались в одной диаметральной плоскости. Ракета как бы мишень догоняла, поэтому подлетела к мишени со стороны кормы. Все это было зарегистрировано плановой съемкой, производимой с вертолета, который завис над мишенью на высоте 1500 м.

Ракета поразила мишень в стык палубы и борта у основания стойки кормового флага. Получился рикошет, и ракета пошла вдоль диаметральной плоскости корабля над палубой, сметая все на своем пути. Сначала это были кормовые орудийные башни, потом надстройки с расположенным на них дальномерным постом, потом кормовой торпедный аппарат и т.д. Все было сметено за борт, вплоть до полубака.

Далее ракета вошла вдоль полубака, разрезав его вдоль, как консервным ножом. Генерация движения несколько замедлилась, и ракета застряла в районе носового 150-мм орудия. При этом док-мачта свалилась на один борт, а мостик с КДП и еще одним орудием главного калибра — на другой. Если бы комиссия по проведению КСИ-61 не сфотографировала мишень до пуска, наверное, никто бы не поверил, что такое можно сотворить с кораблем одной ракетой, да еще ракетой в инертном состоянии. При этом надо учесть, что мишень в нескольких местах горела.

Самое интересное то, что корабль остался без палубы, без всего, что было на этой палубе. Корабль подводных пробоин не получил и остался на плаву, но как мишень, как плавсредство ничего собой не представлял и, естественно, как мишень использоваться уже не мог. Это было какое-то большое корыто, а в нем — тонны искореженного металла.

Тем не менее на КСИ-61 удачные пуски почти равномерно перемешивались с неудачными, и тогда члены комиссии и испытатели КСЩ, чтобы спасти престиж комплекса, обратились к командующему Черноморским флотом адмиралу В.А. Касатонову с просьбой пострелять по крейсеру

проекта 68бис «Адмирал Нахимов», который стоял к тому времени разоруженный возле Госпитальной стенки в Севастополе, где и был разрезан на металлолом.

В июне 1961 г. крейсер «Адмирал Нахимов» был выведен на буксире из Севастополя и отведен на 45—50 миль в сторону Одессы. Безлюдный крейсер слегка дрейфовал. Стрельбы с дистанции 68 км вел ракетный корабль проекта 56М «Прозорливый». Ракета попала в стык спардека и борта крейсера. В месте попадания образовалась дыра в виде перевернутой восьмерки общей площадью около 15 м². Как писал Ю.С. Кузнецов: «Большая часть дыры приходилась на спардек, меньшая — на борт. Дыра в спардеке принадлежала маршевому двигателю, в борту — боевой части в инертном снаряжении. Одной этой дырой дело не обошлось. Ракета «прошила» крейсер с борта на борт и вышла из правого борта крейсера как раз под фок-мачтой. Выходное отверстие представляло собой почти круглую дыру площадью около 8 м², при этом нижний срез дыры оказался на 30—35 см ниже ватерлинии, и пока до крейсера добрались корабли аварийно-спасательной службы, он успел принять внутрь около 1600 т забортной воды. К тому же по крейсеру разлились остатки керосина, и от этого возник пожар, который тушили около 12 ч.

Подготовленный к списанию крейсер не имел на борту ничего деревянного, даже деревянная палуба была снята, но пожар буквально бушевал — горело железо, хотя это трудно себе представить.

Спасал крейсер весь Черноморский флот. Даже личный состав «Прозорливого», пока не подошли корабли аварийно-спасательной службы, пытался тушить на крейсере пожар.

С большим трудом «Адмирал Нахимов» был спасен и отведен в Севастополь.

Вслед за эсминцами проекта 56М носителями КСЩ стали эсминцы проекта 57бис. Эсминец получил две пусковые установки СМ-59 и 12—16 ракет КСЩ. По этому проекту было заложено 9 кораблей, из них 8 вступили в строй с 10 января 1960 г. до 30 декабря 1961 г., девятый корабль, «Храбрый», был спущен на воду в 1961 г., но 1 июля 1963 г. снят со строительства и законсервирован.

Замечу, что надежность ракет на остальных флотах, кроме Черноморского, также была не особенно высокой. Так, в ходе испытаний ракет на эсминце «Неудержимый» проекта 56М в Японском море в январе 1959 г. было запущено две ракеты: первая упала сразу в воду, а у второй отказала система самонаведения — ракета пролетела над кормой корабля-цели и упала в 6—7 км от нее. Любопытно, что в заключении отчета по испытаниям было сказано: «Комплекс работает надежно и отвечает ТУ».

В 1970-х гг. эсминцы проекта 56М были модернизированы по проекту 56У, а эсминцы проекта 57бис — по проекту 57А. В ходе этих модернизаций комплекс КСЩ был снят.

Последние пуски ракет КСЩ состоялись в 1971 г. в районе Керчи с ракетного корабля «Неуловимый». Корабль выпустил пять ракет в ходе отработки ЗРК «Шторм». Ракеты летели на высоте около 60 м, и ни одна из них сбита не была. Комплекс как будто хотел доказать начальству: «Рано вы меня списываете».

Глава 16

Плюс «челомеизация»

Название главы молодым читателям покажется непонятным, но практически все, работавшие в советском ВПК, поймут, о чем речь. Почему же в 1960—1980-х гг., когда за политические анекдоты сажали, у нас одним из главных героев анекдотов, наряду с незабвенным Василием Ивановичем, чукчей и дорогим Никитой Сергеевичем, стал генеральный конструктор академик В.Н. Челомей?

И, самое интересное, что если коренные жители Чукотки и реальный комдив Чапаев ничего не имели общего с анекдотическими персонажами, то тут каждый анекдот был не в бровь, а в глаз.

Еще в детстве я слышал от отца, работавшего над системами управления ракет, поговорку: «Не имей сто друзей, а женись, как Челомей»*. И действительно, ходили слухи,

* В кругах творческой интеллигенции бытовала другая поговорка: «Не имей сто друзей, а женись, как Аджубей». Суть обеих поговорок была одна.

что Хрущев и Челомей — свояки, т.е. женаты на родных сестрах.

Как писал Ю.С. Кузнецов, на полигоне Песчаная Балка ходил анекдот: «В Москве закрыли Большой театр, а его помещение переоборудовали под Красный уголок ОКБ-52». И правда, Челомей пытался захватить все ракетные и авиационные КБ Союза, как говорили, провести «челомеизацию всей страны».

В ракетных войсках ходила пословица: «Королев работает на ТАСС, Янгель — на нас, а Челомей — на унитаз».

Но хватит анекдотов, начнем все сначала. Владимир Николаевич Челомей родился 30 июня 1914 г. в семье учителей в губернском городе Седлец Привисленского края, сейчас это территория Польши. В 1932 г. восемнадцатилетний Владимир Челомей поступил на авиационный факультет Киевского политехнического института, того самого, в который семью годами ранее на аэромеханическое отделение поступил будущий Главный конструктор ракетно-космических систем, академик Сергей Королев. Впоследствии авиационный факультет был преобразован в Киевский авиационный институт (КАИ) имени К.Е. Ворошилова.

Прежде чем перейти к ракетной карьере Челомея, следует несколько слов сказать о его германской козырной карте — ФАУ-1.

Самолет-снаряд Fi-103 был создан за очень короткое время в 1942 г. самолетостроительной фирмой «Физелер» в Касселе под руководством Управления германских ВВС и испытан на опытном полигоне Пенемюнде-Вест. Для сохранения в тайне всех работ по его созданию он был условно назван «Кишкерн» и получил кодовое наименование FZG 76.

После первого боевого применения 12—13 июня 1944 г. в добавление к фабричной марке Fi-103 ему было дано обозначение ФАУ-1 (V-1, где V (фау) — первая буква слова Vergeltung — расплата, возмездие).

Боевая часть ракеты имела три контактных взрывателя. Ракета была оснащена пульсирующим двигателем Argus 109-014, развивавшим тягу 2,35—3,29 кН. В качестве топлива использовался низкосортный бензин. Маршевая скорость полета — око-

до 160 м/с (580 км/ч). Дальность стрельбы — около 250 км. У нескольких поздних серийных ракет дальность стрельбы была увеличена до 370 км.

Ракеты ФАУ-1 оснащались инерциальной системой наведения. Для большей части снарядов курс задавался направлением старта и оставался на все время полета неизменным. Но к концу войны отдельные образцы стали снабжаться устройствами разворота, так что ракеты после старта могли выполнять вираж по программе.

Высота полета могла устанавливаться по барометрическому высотомеру в диапазоне 200—3000 м. Для определения расстояния до цели в носовой части объекта размещался приводимый в движение небольшим воздушным винтом счетчик пути («воздушный лаг»). По достижении предварительно рассчитанного расстояния от места старта счетчик пути отключал двигатель, одновременно подавал команду на руль высоты, и ракета переводилась в пикирующий полет.

Часть ракет ФАУ-1 снабжалась радиопередающими устройствами, так что с помощью перекрестной пеленгации можно было проследить за траекторией полета и определить место падения снаряда (по прекращении работы передатчика).

Точность попадания по проекту — 4×4 км при дальности полета 250 км. Таким образом, ракета могла эффективно действовать по крупным городам.

В июне—августе 1944 г. ракеты ФАУ-1 запускались только по Лондону и только с наземных стационарных катапульти. Для защиты Лондона союзники бросили против нового немецкого оружия огромные силы. Сотни тяжелых бомбардировщиков чуть ли не ежедневно бомбили стартовые позиции ФАУ-1. Только за первую неделю августа на них было сброшено 15 тыс. т бомб.

С учетом небольшой дальности стрельбы ФАУ-1 при стрельбе по Лондону ракеты могли пересекать побережье Англии на очень узком участке — менее 100 км. К середине августа в этом секторе англичане сосредоточили 596 тяжелых и 922 легких зенитных орудий, около 600 пусковых установок зенитных неуправляемых ракет, а также 2015 аэростатов заграждения. Вблизи английского побережья над морем непрерывно патрулировали истребители (15 эскадрилий

ночных и 6 эскадрилий дневных истребителей). Все эти меры привели к тому, что число сбитых ракет к сентябрю достигло 50%.

Наконец, к 5 сентября большая часть немецких стартовых площадок была захвачена союзными войсками, и запуск ракет ФАУ-1 на Англию временно прекратился.

В связи с этим немцы переоборудовали несколько десятков бомбардировщиков He 111, Ju 88, Me 111 и FW 200 «Кондор». Проблема переоборудования самолетов для немцев была облегчена тем, что еще в период испытаний Fi-103 часть из них запускалась с самолета Me 111.

В 5 ч утра 16 сентября с немецких самолетов He 111 и Ju 88 было запущено семь ракет ФАУ-1. Из них две упали в Лондоне, а остальные — в графстве Эссен. Это было первое в мире применение авиационных дальнобойных ракет. До конца сентября германские самолеты запустили 80 ракет ФАУ-1, из которых 23 были уничтожены союзниками. За первые две недели октября немецкие самолеты выпустили 69 ракет, из них 38 были уничтожены.

Применение немцами ракеты ФАУ-1 произвело большое впечатление на западных союзников. В 1944—1945 гг. американцы создали несколько копий ракет ФАУ-1, которые запускались с наземных и лодочных пусковых установок, с самолетов-носителей В-17 и В-29.

Несколько по-другому сложилась судьба ФАУ-1 в СССР. Осенью 1944 г. из Англии и Польши в СССР поступают образцы ракет ФАУ-1. На заводе № 51, расположенном недалеко от нынешней станции метро «Беговая» (которым ранее руководил авиаконструктор Н.Н. Поликарпов), создается специальное конструкторское бюро для работ с самолетами-снарядами. 19 октября 1944 г. главным конструктором завода № 51 назначается В.Н. Челомей.

В соответствии с постановлением ГКО от 18 января 1945 г. заводу № 51 было поручено спроектировать и построить по типу ФАУ-1 самолет-снаряд и совместно с ЛИИ провести его испытания в феврале—апреле 1945 г. Челомеевскому изделию ФАУ-1 был присвоен индекс 10Х. Как и ФАУ, 10Х изготавливалась в вариантах «земля/земля» и «воздух/зем-

ля». При чем работы над авиационным вариантом опережали работы над вариантом с наземным пуском.

Для испытаний 10Х были переоборудованы три бомбардировщика Пе-8. С апреля по сентябрь 1945 г. на полигоне в Голодной степи (между Ташкентом и Сырдарьей) были запущены 63 ракеты 10Х, и только 30% пусков оказались удачными.

В 1946 г. в носители 10Х переоборудовали еще два бомбардировщика Пе-8. С 15 по 20 декабря 1948 г. провели еще 73 пуска ракет 10Х воздушного базирования.

Аэродинамическая схема ракеты 10Х нормальная самолетная. Длина ракеты — 8 м. Максимальный диаметр корпуса 1,05 м. Размах крыльев 6 м. Первые образцы 10Х имели металлические крылья, а последующие — деревянные. Двигатель пульсирующий Д-3 с тягой 310 кг. Стартовый вес ракеты — 2126—2130 кг. Вес боевой части — 800 кг. Максимальная скорость полета — 550—600 м/с.

По результатам летных испытаний 10Х была рекомендована к принятию на вооружение, но руководство ВВС фактически отказалось ее принимать. Понять их очень легко. Ракета имела малую дальность и скорость, меньшую скорости винтомоторных истребителей того времени. Инерциальная система наведения допускала стрельбу лишь по крупным городам. Попадание в квадрат 5 × 5 км считалось удачным, и это с расстояния 200—300 км! Наконец, ВВС практически не имели носителей для 10Х: Пе-8 состояло на вооружении всего несколько десятков, а Ту-4 еще не было.

Не лучше у Челомея шли дела с самолетом-снарядом наземного базирования 10ХН. Так, с 17 декабря 1952 г. по 11 марта 1953 г. в в/ч 15 644 прошли государственные испытания наземного самолета-снаряда 10ХН, в ходе которых было запущено 15 изделий. Стрельба велась с громоздкой катапульты ПК-10ХН с воздушно-пусковым агрегатом. Катапульту с трудом перемещал тяжелый тягач АТ-Т. Управление стрельбой велось со спецмашины на базе БТР-40А1. Время разворачивания катапульты составляло в среднем около 70 мин. Время перезарядки новой ракеты — 40 мин. Вес изделия 10ХН — 3500 кг, из которых 800 кг приходилось на боевую часть.

Стрельба велась на дистанцию 240 км по цели, представлявшей квадрат 20×20 км. Заданная высота полета — 240 м.

Первый пуск состоялся 12 января 1953 г. Ракета поначалу шла на высоте около 200 м, а затем поднялась до 560 м. Средняя скорость полета составляла 656 км/ч. Ракета пролетела 235,6 км и не долетела 4,32 км, боковое отклонение составило 3,51 км. Для Челомея это был большой успех.

У второй ракеты на 350-й секунде полета отказал двигатель, и она упала на дистанции 113,4 км.

Третья ракета пролетела 247,6 км со средней скоростью 658 км/ч. Перелет составил 7,66 км, а боковое отклонение — 2,05 км.

В итоге в квадрат 20×20 км из 15 попали 11 ракет. Высоту полета ракеты выбирали сами — от 200 до 1000 м*.

Параллельно Челомей строил еще морской вариант 10ХН, который в ряде документов именовался «Ласточкой». Крылатая ракета «Ласточка» имела два пороховых ускорителя, из которых один был «ускорителем первой очереди» и размещался на стартовой тележке, т.е. выполнял функции катапульты, а другой — «ускоритель второй очереди» — размещался непосредственно на ракете. Ракета должна была стартовать с дорожки длиной около 20 м с наклоном к горизонту $8-12^\circ$ и требовала во время старта стабилизации от бортовой качки. Ракета хранилась на подводной лодке полностью заправленной, без съемных консолей крыла и оперения, которые размещались отдельно и должны были присоединяться к ракете непосредственно перед запуском.

В 1949 г. ЦКБ-18 под руководством Ф.А. Каверина работало в нескольких вариантах проект ракетной подводной лодки П-2, вооруженной баллистической ракетой Р-1 и крылатой ракетой «Ласточка». Водоизмещение подводной лодки П-2 составляло 5360 т.

В варианте П-2, вооруженном крылатыми ракетами, боекомплект состоял из 51 ракеты «Ласточка», помещенных в три водонепроницаемых блока, установленных в специальных отсеках-нишах. В других вариантах в водонепроницаемых блоках должны были находиться ракеты Р-1 или сверх-

* «Акт о государственных испытаниях самолета-снаряда 10ХН». ГАНХ им. Плеханова. Ф. 57. Оп. 1. Д. 51.

малые подводные лодки. Но проект П-2 был признан слишком сложным, и разработку его прекратили.

В 1952—1953 гг. в ЦКБ-18 под руководством И.Б. Михайлова был разработан технический проект 628 — переоборудование подводной лодки XIV серии для проведения экспериментальных стрельб ракетами 10ХН. Крылатая ракета размещалась в контейнере диаметром 2,5 м и длиной 10 м. Работа по размещению на подводной лодке ракеты 10ХН и связанных с этим устройств и приборов имела шифр «Волна».

Для старта ракеты устанавливалось устройство, состоящее из фермы с механизмами ее подъема и опускания и механизмов подачи ракет на стартовое устройство. Длина стартовой фермы составляла около 30 м, угол ее подъема — около 14°. Стартовое устройство размещалось по диаметральной плоскости в кормовой части лодки. Старт производился против хода подводной лодки. Связующим звеном между стартовым устройством и контейнером служила откидывающаяся кормовая крышка контейнера. Кроме этой крышки, в носовой части контейнера был люк для входа личного состава в контейнер. Контейнер рассчитывался на предельную глубину погружения, внутри него имелась пробковая изоляция. Ракета должна была храниться в контейнере со снятыми консолями крыла.

Для переоборудования в проект 628 была выделена подводная лодка Б-5 (до мая 1949 г. — К-51). Согласно постановлению Совмина от 19 февраля 1953 г. о прекращении работ по ракетам комплекса «Волна» все разработки проекта 628 также прекратились.

В 1948—1950 гг. прорабатывался вариант установки ракет 10Х, 10ХН и 16Х (о ней будет рассказано ниже) на недостроенный крейсер «Таллин» (проекта 82), трофейный германский крейсер «Зейдлиц» и строившиеся отечественные крейсера проекта 68бис.

В связи с этим было создано несколько эскизных проектов корабельных пусковых установок. Среди них были наводящиеся установки с одной, двумя и тремя направляющими башенного типа, с броневой защитой толщиной 50—100 мм. Были и открытые пусковые установки с одной направляю-

щей ферменной конструкции с углом старта к горизонту до 8°; башенная пусковая установка с круговым расположением восьми направляющих; неподвижные стартовые установки и др. Длина направляющей ramпы пусковой установки для крылатых ракет составляла 20 м, сами же ракеты на стартовых салазках предполагалось хранить в трехъярусных погребах в горизонтальном положении. Для подъема ракет на пусковую установку в верхней палубе предусматривались вырезы размерами 8 × 3 м (для 10ХН со сложенными крыльями). Для наведения на цель предполагалось использовать систему радиоуправления с корабля-носителя или (и) самолета-корректировщика. На корабле предполагалась установка стабилизированных постов наведения.

Однако испытания ракет 10ХН и 16Х показали, что они не только ненадежны, но и существенно устарели и не шли ни в какое сравнение с аналогичными американскими крылатыми ракетами «Матадор» и «Регулус-1».

Еще в 1946 г. Челомей спроектировал авиационную ракету 14Х с двумя более мощными пульсирующими двигателями Д-5. Аэродинамическая схема 14Х нормальная самолетная. Боевая часть та же, что и у 10Х. Система управления инерциальная. Рассматривался вариант 14Х с системой наведения по проекту «Кометы», но вскоре он был отвергнут. А ракета 14Х тихо скончалась, вопрос о ее принятии на вооружение даже не ставился.

7 мая 1947 г. вышло постановление Совмина № 1401-370 о разработке ракеты 16Х. Внешне и конструктивно 16Х мало отличалась от 14Х. Аэродинамическая схема нормальная самолетная. В качестве носителя могли использоваться Ту-4 (2 ракеты) и Ту-2 (1 ракета).

Модификациям ракет 10Х и 16Х Челомей присвоил индексы 10ХМ и 16ХМ. По-английски «Х» звучит «экс», в результате к ракетам Челомея приклеилась кличка «экземы» — «экзема-10», «экзема-11» [67. С. 63].

В ходе испытаний ракеты 16Х на ней устанавливались различные пульсирующие двигатели — Д-5, Д-312, Д-14-4 и др. Во время испытаний на полигоне в Ахтубинске с 22 июля по 25 декабря 1948 г. максимальная скорость возросла с 714

до 780 км/ч. В 1949 г. с двигателем Д-14-4 скорость достигла 912 км/ч.

С 6 сентября по 4 ноября 1950 г. были проведены совместные испытания ракет 16Х. С самолетов Пе-8 и Ту-2 было запущено 20 ракет с двигателями Д-14-4. Дальность стрельбы составила 170 км, а средняя скорость — около 900 км/ч. Все снаряды попали в прямоугольник 10,8×16 км, что для инерциальной системы управления 16Х сравнительно неплохо.

Но и такая меткость ВВС была не нужна. Поэтому принимается решение оснастить 16Х радиокомандной системой наведения, но она так и не была создана.

Со 2 по 20 августа 1952 г. прошли совместные испытания ракеты 16Х и носителя Ту-4, в ходе которых было проведено 22 пуска ракет с инерциальной системой управления. Комиссия сочла результаты испытаний успешными, благо допускаемое круговое отклонение считалось 8 км.

Однако 4 октября 1952 г. Главнокомандующий ВВС маршал К.А. Вершинин заявил о невозможности принятия на вооружение 16Х из-за невыполнения требований по точности стрельбы, надежности и пр. Вершинин предложил до конца 1952 г. провести испытания опытно-серийной партии из 15 самолетов-снарядов 16Х, а в 1953 г., сформировав в ВВС отдельную эскадрилью самолетов-носителей Ту-4, провести испытания войсковой партии из 60 16Х, из которых 20 должны быть в боевом снаряжении.

Между Минавиапромом, поддерживавшим Челомея, и ВВС возник серьезный конфликт. За решением обратились к Сталину.

Как писал первый заместитель Челомея Виктор Никифорович Бугайский: «На совещание были приглашены представители командования ВВС и испытательная бригада с полигона. Владимир Николаевич блестяще доложил в оптимистических тонах о результатах испытаний и похвалился, показав фотографии успешных попаданий ракет в цель и схему распределения точек их падения в заданный круг на земле в районе цели. Все это убедительно свидетельствовало о высокой эффективности ракет. Сталин попросил выступить представителей испытательной бригады с полигона.

Вышел майор и заявил, что все успехи, о которых говорил В.Н. Челомей, имеют место, но на своей схеме он показал только успешные пуски. А таких пусков немного, основная масса испытанных ракет или не долетела до цели, или точки их падения лежат далеко за пределами заданной окружности. Затем он представил свою схему с совершенно неоптимистической картиной результатов работы. Сталин заинтересовался у присутствующих генералов, так ли все обстоит на самом деле, как доложил майор. Те подтвердили правоту майора. Тогда Сталин подвел итоги совещания: «Мы Вам, товарищ Челомей, оказали большое доверие, поручив руководить работами в столь важной для нас области техники. Вы доверие не оправдали. По-моему, Вы — авантюрист в технике, и мы не можем Вам больше доверять! Вам нельзя быть руководителем!» [9. С. 50—51].

19 декабря 1952 г. вышло постановление Совмина СССР за № 533-271, где говорилось: «Объекты 10ХН и 16Х закончены разработкой, а дальнейшие работы по созданию крылатых неуправляемых ракет с ПуВРД, проводимые в ОКБ-51 (конструктор Челомей), являются неперспективными ввиду малых точностей и ограниченных скоростей, обеспечиваемых указанными ракетами... Обязать МАП до 1 марта 1953 г. ОКБ-51 с его опытным заводом передать в систему ОКБ-155 [т.е. Микояну. — А.Ш.] по состоянию на 1 марта 1953 г. для усиления работ по заказам Третьего Главного управления при СМ СССР».

Таким образом, контора Челомея за девять лет работы не сумела довести до принятия на вооружение ни одной ракеты.

Челомей оказался не у дел и отправился преподавать в МВТУ им. Н.Э. Баумана. Но тут умирает Сталин, и у власти оказывается Хрущев, с которым у Челомея были «старые связи». 9 июня 1954 г. вышел приказ Министерства авиационной промышленности о создании специальной конструкторской группы СКГ п/я 010 под руководством В.Н. Челомея. Для нее была выделена площадь в корпусах завода № 500, расположенного в Тушино. Забегая вперед, скажем, что примерно в 1955 г. основной территорией фирмы Челомея стал завод в подмосковном поселке Реутово.

Главной задачей группы было завершение работ по крылатой ракете 10ХН, но Челомей понимал их бесперспективность, и во второй половине 1954 г. его группа вплотную приступила к проектированию принципиально новой ракеты П-5.

Ракета П-5 представляет качественный скачок в развитии отечественных крылатых ракет. В первую очередь это связано с автоматическим раскрытием крыла после старта. До П-5 все отечественные и зарубежные крылатые ракеты перед стартом подлежали сборке или по крайней мере предварительному раскрытию крыла.

Ракета со сложенным крылом легко вписывалась в цилиндрический контейнер небольшого диаметра, по длине мало превышающий саму ракету. Такой контейнер без проблем размещался и на подводной лодке, и на колесном или гусеничном шасси. Кроме того, контейнер был герметичен и заполнялся азотом, что предохраняло ракету от воздействия внешней среды.

Люди, близкие к В.Н. Челомею, в своих воспоминаниях рассказывают истории, как Челомею пришла идея автоматического раскрытия крыла. По одной версии он рывком раскрыв створки окна в гостинице, по другой — его вдохновила птица, вылетающая из дупла, и т.д. На самом деле над автоматом раскрытия крыла (АРК) конструкторы работали с 1951 г., и только через 5 лет появился удовлетворительно работающий АРК-5.

Ракета П-5 имела нормальную самолетную аэродинамическую схему — оживальную схему носовой и хвостовой части корпуса, нижнее расположение подфюзеляжного воздухозаборника маршевого двигателя, верхнее расположение стреловидного крыла, цельноповоротное горизонтальное оперение, смещенное к низу хвостовой части корпуса, нижнерасположенное вертикальное оперение (киль) с рулем направления. Крыло конструктивно выполнялось складывающимся при размещении в контейнере пусковой установки и автоматически раскрывающимся после старта. Раскрытие крыла производилось мощным гидравлическим автоматом АРК-5.

Перед стрельбой пусковой контейнер принимал угол возвышения 15°. В момент выстрела включались два мощных

твердотопливных ускорителя общей тягой 36,6 т. Сразу же после выхода ракеты из контейнера раскрывались крылья. Через две секунды отработавшие ускорители автоматически сбрасывались, и ракета продолжала полет с помощью маршевого турбореактивного двигателя КРД-26 со скоростью, немного превышающей скорость звука. Двигатель этот тягой 2250 кг был разработан в НИИ-26 под руководством Сорокина.

Интересно, что дальность стрельбы и средняя скорость полета П-5, как, впрочем, и других ракет, сильно зависели от температуры окружающего воздуха. Так, при предельных температурах, допускаемых таблицами стрельбы, $+40^{\circ}\text{C}$ и -24°C дальность составляла 650 и 431 км, а средняя скорость — 338 и 384 м/с соответственно. При нормальных же условиях ($+20^{\circ}\text{C}$) дальность была 574 км, а средняя скорость — 345 м/с.

Таким образом, сверхзвуковая ракета, летящая на малой высоте, имела реальную возможность преодолеть ПВО США конца 1950-х — начала 1960-х годов, особенно с учетом длины морского побережья США.

Система управления ракетой включала автопилот АП-70А с прецизионным автоматом курса и гировертикалью, счетчик времени полета, а также барометрический высотомер, который ограничивал минимальную высоту полета ракеты приблизительно 400 м. Правда, уже в 1959 г. начались опыты с ракетой П-5СН, оборудованной радиовысотомером РВ-5М. Но в серию пошли П-5 с барометрическим высотомером. Таким образом, после старта ракета не имела связи с подводной лодкой, как сейчас говорят: «Выстрелил и забыл».

При стрельбе на полную дальность расчетное вероятное отклонение по дальности и боковое составляли 3000 м.

Боевая часть весом 800—1000 кг могла быть фугасной или специальной РДС-4 (такой же, как и на баллистической ракете Р-11ФМ). Первоначально тротильный эквивалент спецзаряда был 200 кг, а затем 650 кг [66, Т.1. С. 441].

Первый пуск макета П-5 без маршевого двигателя и автомата раскрыва крыла состоялся 12 марта 1957 г. в Фаустове на полигоне НИИ-2.

Первый этап летных испытаний П-5 проводился в Балаклаве на плавучем стенде 4А с августа 1957 г. по март 1958 г. Ракеты запускались из контейнера СМ-49. Первый пуск

28 августа 1957 г. был неудачен, второй тоже, третий и четвертый пуски оказались успешными.

Проектирование опытной подводной лодки для испытаний П-5 началось по постановлению Совмина № 1457-809 от 8 августа 1955 г. Для переделки предназначалась лодка С-146 проекта 613. Установка ракетного оружия была проведена за счет снятия с лодки запасных торпед, торпедопогрузочного устройства и артиллерийского вооружения.

Первые два пуска ракет П-5 с подводной лодки С-146 были проведены в Белом море вблизи Северодвинска 22 и 29 ноября 1957 г. Всего с 28 августа 1957 г. до января 1959 г. был проведен 21 пуск П-5. Постановлением Совмина № 685-313 от 19 июня 1959 г. комплекс П-5 был принят на вооружение ВМФ.

Подводную лодку С-146 в мае—июне 1962 г. испытывали на взрывостойкость. Выяснилось, что амортизация контейнера недостаточна, и ее было рекомендовано усилить. После испытаний Главком ВМФ приказал восстановить лодку С-146 по проекту 613.

Напряженная международная обстановка заставляла спешить, и под комплекс П-5 началось срочное переоборудование торпедных подводных лодок проекта 613.

Технический проект 644 переоборудования подводных лодок проекта 613 для вооружения их ракетами П-5 был разработан ЦКБ-18 на основании постановления Совмина от 25 августа 1955 г. Разработкой системы управления стрельбой «Север-А644У» занимался НИИ-303 (главный конструктор С.Ф. Фармаковский).

Контейнеры для хранения и пуска ракет были спарены в одном блоке и устанавливались на палубе надстройки в корму от ограждения рубки. Проектом было предусмотрено направление стрельбы ракетами не в нос, а в корму. Такое конструктивное решение имело определенные неудобства, поскольку подводная лодка должна была для стрельбы ракетами лечь на обратный курс, но оно было вынужденным, так как в условиях проекта 613 невозможно было расположить контейнеры с ракетами в нос от ограждения рубки.

При подготовке к старту контейнерный блок поднимался на угол 15° при помощи гидроподъемника, действовав-

шего от корабельной системы гидравлики. С обоих торцов каждый контейнер закрывался крышками, имевшими резиновое уплотнение. Открытие и закрытие крышек осуществлялись с помощью гидравлических приводов. В стартовом положении контейнеры удерживались гидравлическими стопорами. Крылатые ракеты хранились в контейнерах полностью заправленными, с боевой частью и с пристыкованным стартовым агрегатом. От передвижения внутри контейнера они удерживались устройством крепления по-походному, управляемым дистанционно изнутри лодки, и с задним раскреплением, которое снималось автоматически при старте.

Использование ракетного комплекса П-5 на подводной лодке проекта 644 предусматривалось при волнении моря до 4—5 баллов, при скорости лодки до 15 узлов и скорости ветра любого направления до 10 м/с. Старт крылатых ракет из контейнеров осуществлялся поочередно. При старте одной ракеты вторая оставалась в контейнере с закрытыми крышками.

В апреле 1957 г. совместным решением Министерств ВМФ и судостроительной промышленности ЦКБ-112 было поручено разработать проект подводной лодки с четырьмя ракетами П-5 в неподвижных контейнерах, установленных наклонно к палубе, под углом, равным стартовому. ЦКБ-112 разработало проект 665 переделки подводных лодок из проекта 613.

Ракеты П-5 размещались в четырех стационарных контейнерах, установленных симметрично диаметральной плоскости, с постоянным углом возвышения 14° , жестко скрепленных между собой и корпусом подводной лодки. Контейнеры размещались в нос от прочной рубки в общем с ней ограждении. Стационарная установка контейнеров, исключавшая необходимость их подъема перед запуском крылатых ракет, по сравнению с подъемными оказалась более надежной в действии, имела меньший вес, сокращала время подготовки к старту, упрощала устройства для подвода кабелей и труб, обеспечивала более высокую точность установки контейнеров относительно корпуса подводной лодки. Ступенчатое взаиморасположение контейнеров, реализованное впервые в практике подводного кораблестроения, со-

крашало расстояние между ними, упрощало конструкцию погрузочных устройств и позволяло разместить контейнеры с меньшим возвышением над прочным корпусом.

Стрельба при надводном положении подводной лодки могла производиться одиночными ракетами и залпом по цели двумя или даже четырьмя ракетами при любых комбинациях последовательности их выхода из контейнеров.

По проекту 665 было переделано шесть подводных лодок (С-61, С-64, С-142, С-152, С-155 и С-164).

Первыми дизельными подводными лодками, созданными специально под крылатые ракеты, стали лодки проекта 651. Проектирование их началось по постановлениям Совмина от 17 и 25 августа 1956 г. Технический проект 651 был утвержден в январе 1959 г.

Подводная лодка проекта 651 вооружалась крылатыми ракетами для стрельбы по площадям П-5 и противокорабельными ракетами (ПКР) П-6 (речь о которых пойдет позже).

Контейнеры для ракет были сблокированы попарно и расположены один блок в нос и другой в корму от ограждения рубки. Для старта контейнеры поднимались на угол 15°. Подъем и стопорение контейнеров, открытие, закрытие и стопорение крышек контейнеров производились гидравлическими приводами.

Схема старта предусматривала аварийный сброс неисправных крылатых ракет за борт с помощью стартовых двигателей ракет. Подводная лодка имела возможность погрузиться на любом этапе подготовки ракет после закрытия крышек всех контейнеров или с открытыми крышками одного контейнера.

Стрельба ракетами могла производиться только в надводном положении, при поднятых и застопоренных контейнерах и открытых крышках, при скорости хода лодки до 8 узлов и состоянии моря до 4 баллов. В таких же условиях мог производиться сброс аварийной ракеты.

Определение пеленга на цель и дальности до цели для ракет П-6 производилось корабельной аппаратурой системы «Аргумент» по данным, получаемым от средств разведки и от навигационных средств подводной лодки. Антенна системы «Аргумент» представляла собой практически плоскую

конструкцию площадью около 10 кв. м, с выступающей примерно на 1,5—2 м сферой, несущей излучатели. Эта антенна размещалась в носовой части ограждения рубки на поворотной мачте. В нерабочем положении антенна несколькими последовательными операциями автоматически заводилась в ограждение рубки, а обтекатель, установленный на той же мачте с задней стороны антенны, в этом случае являлся лобовой частью ограждения рубки. Конструкция поворотного устройства антенны работала надежно и в дальнейшем была принята для последующих проектов подводных лодок.

В контейнере могли помещаться как ракеты П-5, так и ракеты П-6. Но, как у нас всегда бывает, проблему создает мелочевка. П-5 и П-6 имели разные бортразъемы. Смена бортразъемов при переходе от П-6 к П-5 или наоборот занимала на лодке от 2 до 3 суток.

В 1966 г. крылатые ракеты П-5 были сняты с вооружения подводных лодок проекта 651 и оставлены только ракеты П-6. В связи с этим с лодок было снято оборудование, относящееся к ракетам комплекса П-5.

По проекту 651 было построено 16 лодок. Головная К-24 была заложена 15 октября 1961 г. и передана флоту 31 октября 1965 г., а последняя К-318 — соответственно 29 марта 1967 г. и 29 сентября 1968 г.

Первая атомная подводная лодка К-45, оснащенная шестью ракетами П-5, вошла в строй 28 июня 1961 г. Контейнеры с ракетами размещались в надстройке по три на каждом борту. Всего таких подводных лодок (проект 659) построили пять. С августа 1965 г. по 1969 г. ракеты были сняты, а лодки переоборудованы в торпедные по проекту 659Т.

Наиболее совершенной подводной лодкой, созданной под ракеты типа П-5, была атомная подводная лодка проекта 675, технический проект которой был закончен в сентябре 1960 г. Головная подводная лодка К-166 вступила в состав Северного флота 30 сентября 1963 г. В надстройке лодки было установлено восемь контейнеров, в которых размещались ракеты П-5 или П-6, а позднее эти лодки получили ракеты П-500 «Базальт».

Еще до принятия на вооружение ракеты П-5 в ОКБ-52 начались работы по различным модернизациям этой раке-

ты. Так, в 1959 г. был разработан эскизный проект ракеты П-5РГ с радиолокационной головкой самонаведения для стрельбы по надводным кораблям. В 1962 г. проводили летные испытания ракет П-5 с противорадиолокационным покрытием ХВ-10, некий прообраз «стелс».

Первая лодочная ракета имела ряд недостатков: надводный старт ракеты, малая точность стрельбы* (что при стрельбе по площадям частично компенсировалось наличием спецбоеприпаса), полет ракеты мог происходить только над ровной местностью (без гор и возвышенностей), имелись также ограничения по направлению и скорости ветра.

Частично эти недостатки были устранены при модернизации ракеты П-5, проведенной в ОКБ-52 в 1958—1962 гг. В состав системы управления ракетой «Берег» (автопилот АП-70Д) был введен доплеровский измеритель пути и сноса ракеты в полете, что в значительной мере снизило ее зависимость от метеорологических условий и позволило в 2—3 раза улучшить точность стрельбы. В состав бортовой аппаратуры управления был введен высокоточный радиовысотомер РВ-5М, что позволило снизить высоту полета ракеты над морем до 250 м.

Модернизированная ракета получила индекс П-5Д и прошла летные испытания с сентября 1959 г. по июль 1961 г. Первый пуск состоялся с наземного контейнера СМ-49 и был неудачен. Интересно, что семь пусков П-5Д было проведено с подвижной пусковой установки 2ПЗ0 от сухопутной ракеты С-5 (аналог П-5).

Постановлением Совмина от 2 марта 1962 г. комплекс П-5Д был принят на вооружение.

Для испытаний комплекса П-5Д подводная лодка С-162 проекта 644 была переоборудована в проект 644-Д. Переоборудование началось на заводе «Красное Сормово» в августе 1960 г. и закончилось на достроечной базе в Северодвинске в январе 1961 г. Государственные совместные испытания комплекса П-5Д на С-162 в объеме 9 пусков проводились в октябре—декабре 1961 г., и по их результатам комплекс П-5Д был рекомендован к принятию на вооружение.

* При стрельбе на максимальную дальность 80% ракет должны были попадать в круг радиусом 3 км, а остальные — вне его.

Последней морской крылатой ракетой для стрельбы по площадям была П-7. Ракета предназначалась для поражения «береговых и сосредоточенных морских целей».

Разработку П-7 вело ОКБ-52 согласно постановлению Совмина от 19 июня 1959 г. Дальность стрельбы ракеты была увеличена до 1000 км, а высота полета снижена до 100 м. Система управления инерционная, помимо автопилота АП-71 была установлена доплеровская система измерения скорости и угла сноса «Парус». Ракета получила новый, более экономичный маршевый турбореактивный двигатель, вес ракеты увеличился до 6,6 т. Пусковая установка П-7 была унифицирована с пусковой установкой для ракет П-5 и П-5Д.

Летно-конструкторские испытания П-7 проводились с апреля по июль 1962 г. в Балаклаве на стенде 4А. Первый пуск состоялся 21 апреля 1961 г. Ракета стартовала из контейнера СМ-49 и вследствие неисправностей взорвалась в полете. Всего со стенда 4А было запущено 10 ракет.

Для проведения испытаний комплекса П-7 подводная лодка С-158 проекта 644 была переоборудована по проекту 644-7 таким образом, чтобы из нее можно было стрелять как ракетами П-7, так и ракетами П-5Д. Лодка получила унифицированную ПУС «Старт», вырабатывавшую данные для стрельбы П-7 и П-5Д.

Этап совместных летных испытаний ракет П-7 в объеме 11 пусков был проведен с октября 1962 г. по 1963 год в Белом море на подводной лодке С-158. Испытания в целом прошли успешно. Еще два успешных пуска были проведены в ходе контрольных испытаний в ноябре 1964 г. Всего до августа 1965 г. на различных этапах испытаний было проведено 23 пуска ракет П-7. Но по постановлению Совмина от 2 августа 1965 г. все работы над П-7 прекратились. Были свернуты вообще все работы по морским крылатым ракетами, предназначенным для поражения наземных целей. Такое решение обосновывалось успехами в развитии морских баллистических ракет.

17 августа 1956 г. вышло постановление Совмина № 1149-592 о начале разработки первых противокорабельных крылатых ракет П-6 и П-35. Обе ракеты разрабатывались в ОКБ-52 и

мало отличались друг от друга. П-6 предназначалась для подводных лодок, а П-35 — для надводных кораблей.

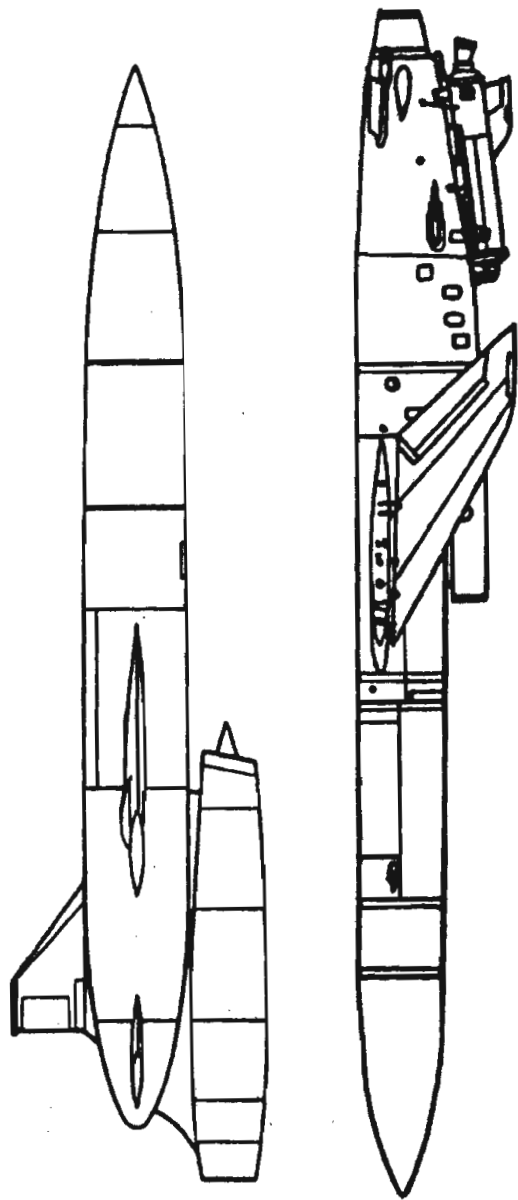
Полет обеих ракет проходил в режиме «большая высота — малая высота». Большая высота полета требовалась для обеспечения прямого радиолокационного контакта между подводной лодкой и ракетой вплоть до обнаружения целей радиолокационной ГСН ракеты. Далее радиолокационное изображение транслировалось на подводную лодку, где офицер-оператор производил селекцию целей (т.е. выбирал наиболее важную цель, например авианосец в авианосном ордере). После чего с лодки подавалась команда на захват выбранной цели радиолокационным визиром ракеты. На этом режим телеуправления заканчивался, и ракета снижалась на малую высоту, не теряя радиолокационного контакта с захваченной целью и осуществляя самонаведение на нее по курсу. На конечном участке ракета пикировала на цель, боевая часть при этом не отделялась.

Наряду с этим ракетами П-6 и П-35 можно было стрелять и в автономном режиме без задействования линий телеуправления и каналов трансляции изображения целей. В таком случае был возможен залп всех пусковых установок корабля.

Конструктивно ракета П-6 во многом была подобна П-5. Обе ракеты имели одинаковые аэродинамические схемы, стартовые ускорители и пусковые контейнеры. Стартовый вес ракеты был около 6 т, а вес боевой части 800—1000 кг. Длина ракеты составляла 10,2 м. Скорость полета — немногим более скорости звука. Система управления «Антей» для ракет П-6 была разработана НИИ-49 Минсудпрома. Ракета П-6 оснащалась фугасно-кумулятивной боевой частью 4Г-48, разработанной в НИИ-6, и специальной боевой частью.

Первый этап летных испытаний П-6 проходил на площадке 4А под Балаклавой с 23 декабря 1959 г. по июль 1960 г. Всего произведено 5 пусков ракет без радиотехнической аппаратуры. В целом испытания прошли удачно.

Второй этап летных испытаний П-6 проходил с июля по декабрь 1960 г. на Северном полигоне в районе поселка Ненокса в 30 км западнее Северодвинска на Двинской губе.



Противокорабельные ракеты П-40 (вверху) и П-6

Пуски производились из берегового неподвижного, а затем из качающегося контейнера. Всего сделано 6 пусков, результаты неудовлетворительны из-за отказов системы управления «Антей».

После доработки системы управления до 6 декабря 1961 г. было сделано еще 7 пусков ракет П-6.

Первый этап совместных летных испытаний прошел с мая по декабрь 1962 г. в Неноксе с качающегося стенда. Из 13 пусков только 7 были полностью удачными.

С 22 по 25 июля 1962 г. на Северном флоте в районе Северодвинска проводилось мероприятие «Касатка», в ходе которого высшему руководству страны демонстрировались пуски корабельных ракет П-5Д, П-35 и П-6.

22 июля в Неноксе Н.С. Хрущеву показали пуск П-6 со стенда. В тот день стояла жара +30° С. Хрущев заявил В.Н. Челомею: «Погода у вас, как в Сочи, а вы еще жалуетесь на климат полигона». Челомею ничего не оставалось, как сказать: «Погода хорошая только ради Вашего приезда».

Второй этап совместных летных испытаний П-6 прошел с июля по октябрь 1963 г. на подводной лодке проекта 675У. Всего сделано 5 пусков, из них в двух случаях отмечены прямые попадания в мишень, которая затонула.

Третий этап совместных летных испытаний прошел с октября по декабрь 1963 г. В ходе испытаний произведено 3 успешных пуска с дизельной подводной лодки проекта 651 и 9 пусков с атомной подводной лодки проекта 675, в 7 из которых были прямые попадания.

Постановлением Совмина от 23 июня 1964 г. комплекс П-6 был принят на вооружение подводных лодок проектов 651 и 675. К этому времени провели 46 пусков ракеты.

Ракета П-35 (4К44) имела несколько режимов полета на высотах от 400 м и почти до 7,5 км. В зависимости от режима высоты менялись скорость полета и дальность (приблизительно от 100 до 300 км).

Первый пуск ракеты П-35 состоялся 21 октября 1959 г. Всего в ходе первого этапа летных испытаний с наземной пусковой установки с октября 1959 по март 1960 г. проведено 5 пусков без радиотехнической аппаратуры.

Пусковые установки для П-35 СМ-70, СМ-82 и СМЭ-142 проектировались ЦКБ-34 совместно с ЦНИИ-173 (приводы

наведения), а изготавливались на заводе «Большевик». Задание на разработку штатной ПУ для крейсеров проекта 58 было выдано ЦКБ-34 в декабре 1956 г. Четырехконтейнерная ПУ СМ-82 предназначалась для наземных испытаний комплекса, а одноконтейнерная ПУ СМЭ-142 — для испытаний на опытовом судне ОС-15 (переоборудованный в 1959 г. сухогруз «Илеть»).

Испытания П-35 на ОС-15 проводились на Каспийском море на полигоне в районе Красноводска. Первый пуск состоялся 27 июля 1960 г. Первая серия из семи пусков дала неудовлетворительные результаты и потребовала доработки системы управления АПЛИ-1.

Последующие летные испытания с IV квартала 1962 г. на опытовом судне ОС-15 были более успешны. Ряд пусков проведен по мишеням: недостроенному лидеру эскадренных миноносцев «Киев» проекта 48 и танкеру «Низами». Одной ракеты, причем с инертной боевой частью (без взрывчатого вещества), оказалось достаточно для потопления лидера водоизмещением 2500 т. Ракета попала в левую скулу, вскрыла палубу, как консервную банку, по длине около 50 м, далее ракета разрушилась, а ее двигатель пробил днище, и через 3 мин лидер затонул.

Параллельно с испытаниями П-35 шла достройка крейсеров проекта 58. До 29 сентября 1962 г. корабли проекта 58 числились эсминцами, но затем удалось уговорить Хрущева изменить классификацию, дабы дать офицерам корабля более высокие должности и соответственно оклады. И четыре эсминец проекта 58 были переклассифицированы в крейсера.

Первый корабль проекта 58 «Грозный» был заложен 23 февраля 1960 г. и спущен 26 марта 1961 г., в том же году на нем были смонтированы первые две счетверенные наводящиеся пусковые установки СМ-70. Угол горизонтального наведения установок составлял 120°, угол старта 25°. Боезапас на каждую установку составлял 8 ракет П-35, из которых непосредственно 4 находились в контейнерах пусковой установки, а еще 4 — в погребе, рядом с установкой. Обычно одна из четырех ракет П-35 имела специальную боевую часть в 20 кт. Всего на заводе им. Жданова в Ленинграде было

построено четыре крейсера проекта 58 — «Грозный», «Адмирал Фокин», «Адмирал Головкин» и «Варяг». Крейсер «Адмирал Головкин» выведен из состава флота в конце 2002 г.

В 1964—1968 гг. на том же заводе было заложено четыре больших противолодочных корабля проекта 1134 («Адмирал Зозуля», «Владивосток», «Вице-адмирал Дрозд» и «Севастополь»). Корабли проекта 1134 были вооружены ракетами П-35, установленными в двух спаренных пусковых установках КТ-35. Поворотного механизма пусковые установки не имели, и наведение их производилось поворотом корпуса корабля. По проекту предусматривалось размещение четырех запасных ракет в погребах на верхней палубе. Однако в ходе строительства кораблей от перезарядки ракет отказались.

Кроме того, по постановлению Совмина № 822-351 от 7 августа 1962 г. был проработан вариант установки П-35 на восемь кораблей проекта 57бис, с вооружения которых снимались ракеты КСЩ. Однако планировавшаяся замена КСЩ на П-35, зенитные управляемые ракеты (ЗУР) и средства ПЛО оказалась нереальной, и от П-35 отказались в пользу двух последних.

Интересно, что П-35 могла использоваться и для стрельбы по наземным целям, для чего нужно было только перевести бортовую систему управления «Блок» из режима «М» (морской) в режим «Б» (береговой). В этом случае ракета по команде с крейсера пикировала на цель под углом 80°.

Нанесение ударов по надводным кораблям на дистанциях, многократно превышающих дальность прямой радиолокационной видимости, потребовало создания системы разведки и целеуказания для противокорабельных ракет. Такая система была сделана и состояла из бортового радиолокационного комплекса обнаружения надводных целей и аппаратуры трансляции радиолокационной информации, размещенных на самолетах Ту-16РЦ, Ту-95РЦ (позднее — на вертолетах Ка-25РЦ) и на приемных пунктах на кораблях. В системе разведки и целеуказания, принятой на вооружение в 1965 г., впервые была осуществлена передача с самолета-разведчика на корабль-носитель противокорабельных ракет радиолокаци-

онного изображения района осмотра в реальном масштабе времени.

Большая дальность полета Ту-95РЦ позволила вести разведку кораблей в море и выполнять задачи целеуказания на дальности до 7000 км.

16 августа 1960 г. вышло постановление Совмина № 903-378 о разработке на базе комплекса П-35 противокорабельного комплекса береговой обороны «Редут». Ракета берегового комплекса получила индекс П-35Б. Минимальная дальность стрельбы ракеты П-35Б — 25 км, максимальная — 270 км. Высота полета маршевая — 400, 4000 или 7000 м. Высота полета на конечном участке — 100 м. Габариты и устройства ракеты почти не отличались от П-35.

Для комплекса «Редут» была создана подвижная пусковая установка СПУ-35 на четырехосном шасси автомобиля ЗИЛ-135К* (после перенесения производства шасси в Брянск — БАЗ-135МБ). Габариты пусковой установки: длина — 13,5 м, ширина — 2,86 м, высота — 3,53 м. Вес установки с ракетой — 21 т. Скорость движения СПУ-35 по шоссе — до 40 км/ч. Запас хода — 500 км. Экипаж СПУ-35 — 5 чел. Время перехода из походного положения в боевое — около 1,5 ч. Пуск ракеты производился под углом 20°. Система управления комплекса — «Скала» (4Р43).

Батарея комплекса «Редут» имела в своем составе 8 пусковых установок и 8 транспортно-заряжающих машин. Итого 16 ракет.

Летные испытания ракеты П-35Б начались осенью 1963 г. После двух пусков выявилась неудовлетворительная работа двигателей КР-7-300 и бортовой аппаратуры, и дальнейшие испытания перенесли на 1964 г. Постановлением Совмина № 631-202 от 11 августа 1966 г. комплекс «Редут» был принят на вооружение.

На Балтике 10-й отдельный береговой ракетный полк перевооружили комплексом «Редут» к 1 декабря 1972 г. и одновременно переименовали в 1216-й отдельный береговой ракетный дивизион. Но 1 ноября 1974 г. 1216-й ОБРД

* Мощность двигателя — 320 л.с., грузоподъемность — 9 т, максимальная скорость — 65 км/ч, запас хода — 1000 км.

был перестроен в 844-й отдельный береговой ракетный полк.

На Северном флоте 501-й отдельный береговой ракетный полк, дислоцировавшийся на полуострове Рыбачий, был перевооружен ракетами «Редут» в 1971—1974 гг.

16 июля 1961 г. вышло постановление Совмина о перевооружении береговых стационарных комплексов «Утес» с ракет «Сопка» на ракеты П-35Б.

Первый пуск ракеты П-35Б в 362-м отдельном береговом ракетном полку в Балаклаве был произведен 30 мая 1971 г. Официально оба балаклавских дивизиона, оснащенных ракетами П-35Б, были введены в строй постановлением Совмина от 28 апреля 1973 г. В настоящее время балаклавские дивизионы переданы Украине.

Переворужение стационарного комплекса на острове Кильдин (616-й отдельный береговой ракетный полк) было проведено в два этапа. Первый дивизион был перевооружен на П-35Б в 1976 г., а второй — в 1983 г.

Ракетный полк Черноморского флота, оснащенный комплексом «Редут», неоднократно перебрасывался из Крыма в Болгарию своим ходом. Там он занимал позиции, с которых мог вестись обстрел района Дарданелл и части Эгейского моря.

В 1974 г. на базе комплекса П-35 началась разработка комплекса ЗМ44 «Прогресс». Основным изменением в ракете была новая бортовая система наведения с повышенными помехозащищенностью и избирательностью. Для нее были разработаны новые агрегаты бортового электрооборудования и стартовый агрегат, обеспечивающие лучшие эксплуатационные характеристики. Повышена скрытность и неуязвимость ракеты при подходе к цели за счет увеличения протяженности конечного участка траектории и снижения высоты полета на этом участке.

После государственных испытаний в 1976—1977 гг. комплекс «Прогресс» был рекомендован к принятию на вооружение кораблей проектов 58 и 1134, а также береговых систем «Редут» и «Утес». Официально «Прогресс» был принят на вооружение в 1982 г. Производство ракет для береговых комплексов велось с 1982 по 1987 г.

В ходе учебных стрельб ракетами П-35 несколько раз происходили попадания в посторонние суда. Так, в 1980 г. ракета с крейсера «Адмирал Головкин» пробила деревянный борт тральщика «Херсонский комсомол» (проекта 1265). Тральщик резко трянуло: на излете ракета П-35 попала в левый борт полуюта около вышки и лебедки, пронзив корпус насквозь и также вылетев через радиорубку. Погибли четыре человека, а тральщик пришлось отбуксировать на ремонт.

24 апреля 2000 г. с мыса Херсонес с мобильной пусковой установки была запущена ракета комплекса «Прогресс» с инертной боевой частью. Причем ПУ принадлежала 854-му береговому ракетному полку Черноморского флота, а расчет и ракета — Балтийскому флоту. Через несколько минут ракета попала в надстройку украинского теплохода «Верещагино» (1220 т), находившегося в 30 милях от Донузлава. В момент попадания экипаж теплохода обедал, что и спасло его от гибели. Ракета насквозь пробила надстройки и разрушила каюту капитана и радиорубку. Осколками был ранен один моряк.

В инциденте оказался виноват капитан «Верещагино». Командование Черноморского флота заблаговременно, еще 14 апреля 2000 г., предупредило о стрельбах Центр навигационной информации Украины в Одессе в полном соответствии с общепринятыми нормами. Капитан В.Б. Коржов вез оптовиков из Стамбула и решил: «Эх, проскочу», а радиолокационная ГСН решила: «...ты у меня проскочишь!».

Стоит сказать несколько слов и о не принятой на вооружение челомеевской противокорабельной ракете П-25. Работы над ней начались в ОКБ-52 по Постановлению Совмина № 926-386 от 26 августа 1960 г. Ракета имела твердотопливный маршевый двигатель и предназначалась для катеров проекта 205 взамен ракеты П-15. Маршевый двигатель однопалочный, топливо марки ЛТС-16К, вес топлива — 1670 кг. Максимальная дальность стрельбы — 40 км.

Ракета оснащалась фугасно-кумулятивной боевой частью 4Г-70, разработанной НИИ-6 ГКОТ. Ракета получила секретный индекс 4К-70.

Производство ракет велось в 1961—1962 гг. на заводе № 642, затем по Постановлению Совмина от 18 декабря 1962 г. было передано заводу им. Лавочкина.

Ракета П-25 с самого начала не понравилась ЦКБ-5, проектировавшему ракетные катера и предпочитавшему ракеты П-15, находившиеся в серийном производстве. Поэтому Челомей искал на всякий случай и другие суда для размещения П-25. И тут ему повезло. Н.С. Хрущеву пришла в голову очередная бредовая мысль — создать ракетный корабль, способный летать по воздуху и погружаться в воду подобно подводной лодке. В конце концов конструкторам удалось уговорить Никиту Сергеевича, чтобы сей корабль летал, но не по воздуху, а только над волнами, т.е. сделать корабль на подводных крыльях — подводную лодку. Под этот проект, получивший название «Дельфин», слили в одно два конструкторских бюро — ЦКБ-19 и ЦКБ-5. И тут-то Челомей влез со своими П-25.

В итоге в окончательном проекте вооружение корабля состояло из четырех крылатых ракет П-25, расположенных в одиночных ненаводящихся неамортизированных пусковых установках контейнерного типа, поставленных под постоянным углом наклона к горизонту, с дистанционным управлением с единого пульта, расположенного в центральном посту корабля. Пусковые установки находились вне прочного корпуса и были герметизированы на давление максимальной глубины погружения.

Радиотехническое вооружение состояло из радиолокационной и гидроакустической станций. РЛС «Рангоут-1231» могла обнаруживать надводные корабли класса «эсминец» на дистанции 25—28 км. Гидроакустическая станция (ГАС) «Хариус» в подводном положении без хода могла обнаруживать противника на дистанции 60—120 км. При работе дизелей эффективность ГАС «Хариус» была равна нулю. Кстати, «Хариус» так и не был принят на вооружение. Никаких средств самообороны против надводного или воздушного противника «Дельфин» не имел.

В соответствии с тактико-техническим заданием корабль проекта 1231 предназначался для нанесения внезапных ра-

кетных ударов по боевым кораблям и транспортам в узкостях, на подходах к военно-морским базам и портам противника. Предполагалось, что группа кораблей проекта 1231 должна была развертываться в заданном районе и длительное время находиться в погруженном положении на позиции ожидания или сближаться с противником также в подводном положении. Но гладко было на бумаге. Под водой «Дельфин» в лучшем случае мог быть двое суток и то без хода. Рабочая глубина его погружения — 70 м (у лодок времен Первой мировой войны и то было больше). Корпус, сделанный из сплава АМг-61, в морской воде был подвержен коррозии. Для выпуска ракет кораблю приходилось всплывать, при пуске густой дым сильно демаскировал корабль, а после пуска он становился полностью беззащитной дичью для катеров, самолетов и вертолетов противника. А между тем корабль был весьма дорог. В 1962 г. судостроители оценили его в 18,7 млн руб. При доработке и доделке его стоимость неизбежно возросла бы в 1,5—2 раза.

Испытывать ракету П-25 решили на феодосийском полигоне Песчаная Балка. Автономные испытания П-25 без головки самонаведения были начаты осенью 1962 г. Первоначально пуски производились с береговой пусковой установки КТ-62Б в поселке Черноморский, цель не устанавливалась, так как ракета не имела ГСН.

Первый пуск с береговой пусковой установки состоялся 16 октября 1962 г., но маршевый двигатель ракеты не запустился, и через 9,9 с после старта ракета упала в море, пролетев 1225 м.

Следующий пуск был проведен 1 ноября. П-25 пролетела 61,1 км на высоте 50 м и на 224-й секунде полета по команде с земли перешла в пике.

При следующем пуске, 20 декабря, ракета пролетела 62,7 км.

21 февраля 1963 г. ракета пролетела 19,9 км, затем отказал высотомер, и она упала в море.

В марте 1963 г. на полигон прибыл катер проекта 205Э с четырьмя пусковыми установками КТ-62К, а также были доставлены ракеты П-25 с радиолокационными ГСН.

28 мая был произведен первый пуск ракеты с катера проекта 205Э по мишени проекта 1784, установленной на две бочки на расстоянии 45 км. Ракета упала, не долетев до мишени 1350 м.

20 июня был произведен следующий пуск П-25 при тех же условиях. Но при пуске ракета отклонилась на 6° вправо, и радиолокационная ГСН не захватила мишень. Ракета пролетела 52,6 км и упала в море.

После этих 6 пусков Челомей решил перейти к летно-конструкторским испытаниям. По мнению же испытателей, конструкция П-25 была неудачной. Внешне она мало отличалась конструкцией фюзеляжа от ракет «Аметист» и «Малахит». Но аэродинамика ракеты была явно плохая, результатом чего стал неустойчивый полет. Угловая скорость рыскания составляла до 80 град/с, тогда как нормальным считалось не более 30 град/с. Радиолокационная головка самонаведения включалась в поиск за 60 кабельтовых (около 11 км) до цели и плохо работала по краям сектора поиска. Как писал Ю.С. Кузнецов, при такой аэродинамике ракеты бортовой аппаратуре для изменения курса ракеты хотя бы на 1° требовалось несколько километров пути, а в таком случае ракета цель просто проскакивала.

5 июля 1963 г. с катера проекта 205Э был произведен первый пуск П-25 по программе летно-конструкторских испытаний. Мишенью служило опытовое судно «Донец», расположенное на расстоянии 25 км от места пуска. Ракета пролетела над мишенью, но было зачтено прямое попадание.

Второй пуск по «Донцу», проведенный 26 сентября на дистанцию 25 км, был неудачен. Радиолокационная ГСН не захватила цель, и ракета по команде с земли была переведена в пики на дистанции 66,6 км.

При третьем пуске, 1 октября, при тех же условиях ракеты попала в уголкового отражатель «Донца».

При четвертом пуске, 16 октября, ракета была впервые оснащена тепловой ГСН. Мишень проекта 1784, оборудованная двумя тепловыми имитаторами типа «Циклон», размещалась на дистанции 25 км. Но тепловая ГСН дала сбой, и П-25 не долетела до мишени на полкилометра.

Пятый пуск при тех же условиях состоялся 18 мая 1964 г. Было зафиксировано прямое попадание ракеты в центр мишени на 2 м выше ватерлинии.

При шестом пуске, 29 мая, ракета, оснащенная радиолокационной ГСН, должна была поразить катер проекта 183Ц, идущий со скоростью 39 узлов. Ракета пролетела вблизи цели, что было зачислено как прямое попадание.

5 июня при седьмом пуске ракета была с тепловой ГСН, а катер-мишень проекта 183Ц шел со скоростью 19,5 узла на расстоянии 25 км. П-25 пролетела правее на 5 м и выше на 3 м носового теплового имитатора, и опять было зачтено прямое попадание.

При восьмом пуске, 11 июня, по мишени проекта 183Ц отказала радиолокационная ГСН.

23 июня, на девятом пуске, у ракеты, оснащенной тепловой ГСН, отказали рули высоты, и П-25 упала через 8 с после старта.

31 августа по той же причине ракета с тепловой ГСН упала на 28-й секунде полета.

2 ноября состоялся одиннадцатый пуск П-25 с тепловой ГСН по неподвижной мишени проекта 1784, находившейся на дистанции 28 км. Было зафиксировано прямое попадание в носовой тепловой имитатор на высоте 6 м от ватерлинии.

На двенадцатом пуске, 12 декабря, ракета из-за отказа радиолокационной ГСН упала в море.

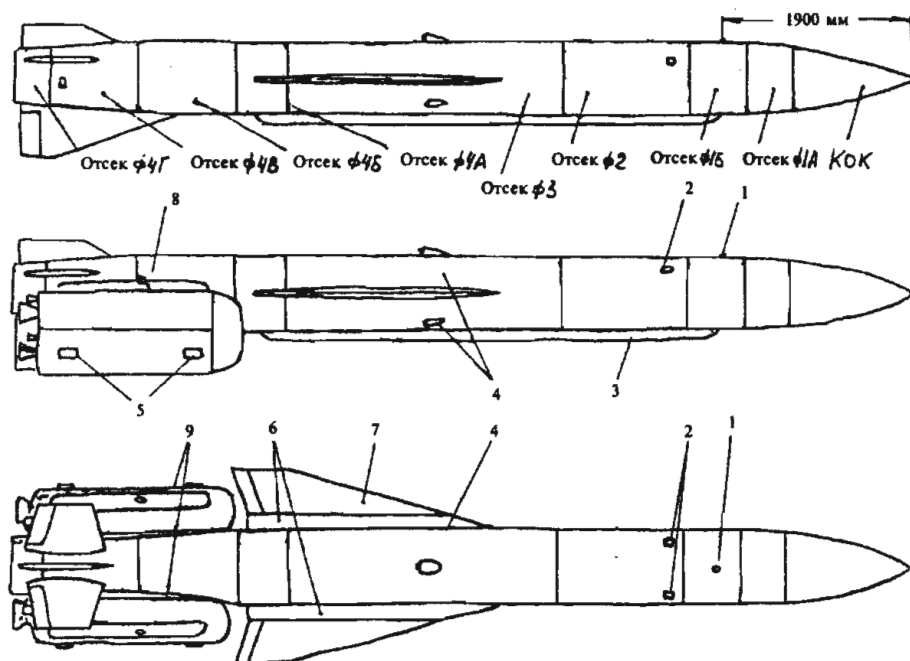
На этом испытания были прерваны. Надо ли говорить, что неудачи на летно-конструкторских испытаниях не остановили бы Челомея. Но П-25 погубил ноябрьский (1964 г.) Пленум ЦК КПСС, после которого никто не захотел и слушать ни о П-25, ни о «Дельфине».

Последней ракетой Челомея, которая хронологически укладывается в рамки нашего повествования, была П-70 «Аметист».

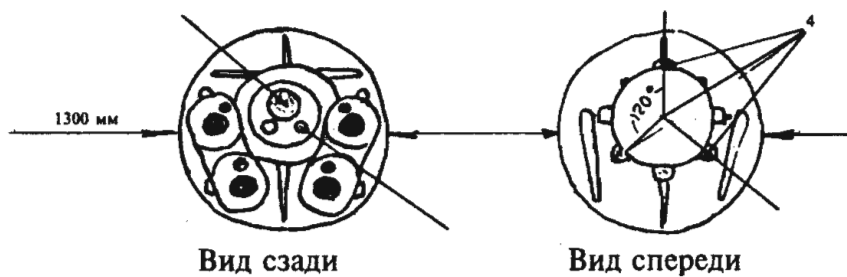
1 апреля 1959 г. вышло постановление Совмина № 363-170 о разработке первой в мире противокорабельной крылатой ракеты с подводным стартом. В состав разработчиков были включены:

ОКБ-52 ГКАТ — головной по ракете;

Противокорабельная ракета 4К-66 (П-70) комплекса «Аметист»

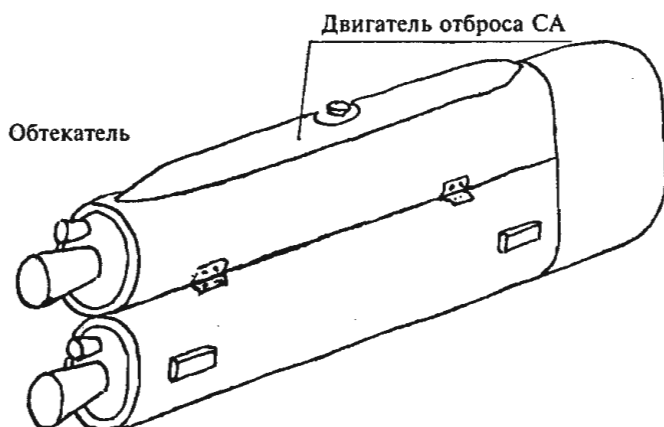


Ракета в пусковом контейнере



Условные обозначения:

- 1 — датчик выхода ракеты из воды (СВВ)
- 2 — ползун правой верхней направляющей ПУ
- 3 — гаргрот
- 4 — сопловые блоки маршевого двигателя
- 5 — ползуны правой нижней направляющей ПУ
- 6 — центроплан
- 7 — консоли крыла
- 8 — двигатель отброса правой спарки стартового агрегата
- 9 — левая и правая спарки стартового агрегата
- 10 — электробортразъем
- 11 — входной и выходной пневморазъемы



Общий вид одной (правой) из спарок стартового агрегата (СА)

КБ-2 ГКАТ — маршевый и стартовый двигатели;

НИИ-6 ГКОТ — топливо для двигателей и боевая часть обычного типа;

ЦКБ-34 (главный конструктор Б.Г. Бочков) — стартовые установки для плавстанда и подводных лодок проектов 661 и 670;

НИИ-49 (главный конструктор Б.А. Митрофанов) — системы управления ракетой;

НИИ-3 (главный конструктор Н.Н. Свиридов) — разработка комплекса гидроакустического вооружения «Рубин», обеспечивавшего обнаружение надводных кораблей и выдачу целеуказания для ракет «Аметист».

Ракета «Аметист» проектировалась для двух режимов дальности стрельбы: 40—60 км при высоте полета 60 м и 80 км на больших высотах. Но на испытаниях максимальная дальность стрельбы не превышала 70 км.

«Аметист» была первой твердотопливной ракетой, разработанной в ОКБ-52. Замечу, что там ни до «Аметиста», ни после особых симпатий к твердотопливным крылатым ракетам не питали, предпочитая ракеты на жидком топливе.

Маршевый двигатель 293-П работал на литьевом топливе, а четыре стартовых двигателя подводного хода, четыре стартовых двигателя для воздушной траектории и два двигателя отброса работали на обычном баллистическом порохе НМФ-2.

Маршевый двигатель имел оригинальную двухшашечную схему с тремя боковыми скошенными полуутопленными соплами. Вес литьевого топлива марки ЛТС-2КМ составлял 1040 кг. При стрельбе на дистанцию 40—60 км маршевый двигатель работал около 3 мин.

Стартовый агрегат состоял из четырех труб, собранных попарно в две отдельные конструкции (спарки) — левую и правую. Каждая труба была двуступенчатая и имела два двигателя — подводного и надводного хода. Кроме того, каждая спарка была снабжена двигателями отброса.

Старт «Аметиста» производился с подводной лодки с глубины до 30 м под углом 32° к горизонту из предварительно затопленного забортной водой контейнера. Крылья ракеты автоматически раскрывались под водой сразу же после выхода из контейнера под действием пружинного автомата раскрытия крыла АРК-7 и напора воды.

Старт ракеты происходил под действием четырех двигателей малой тяги подводной ступени (около 4,5 т). После выхода носа ракеты из воды на дистанции 1300 м срабатывали четыре двигателя воздушной ступени с общей тягой около 80 т, а еще через 0,15—0,2 с запускался маршевый двигатель. Время работы воздушной ступени составляло 1,5—2,1 с в зависимости от температуры пороха, а далее после падения давления газов в трубах срабатывали пиропатроны двигателя отброса, и спарки отбрасывались в стороны и вниз.

Боевая часть 4Т-66 имела двух типов: фугасно-кумулятивного действия 4Г-66 весом около 500 кг и со специальной боевой частью ТК-22.

Система управления «Тор» была разработана НИИ-49 Министерства судостроительной промышленности. «Аметист» имел автономную бортовую систему управления, реализованную по принципу «выстрелил и забыл». В состав системы управления входили автопилот, радиовысотомер, аналоговая вычислительная машина и радиолокационная головка самонаведения. Вычислительное устройство само выбирало цель из нескольких обнаруженных, основываясь на анализе энергетических характеристик отраженных от целей сигналов радиолокационной головки и геометрических признаков расположения целей в полученной радиолокационной картине, например место авианосца в авианосном ордере.

Пусковые установки для «Аметиста» были спроектированы ЦКБ-34, в их числе:

- пусковая установка СМ-101 для плавучего стенда;

- пусковая установка СМ-107 для переоборудованной опытной подводной лодки проекта 613А;

- пусковая установка СМ-97 для атомной подводной лодки проекта 661;

- пусковая установка СМ-97А для атомной подводной лодки проекта 670А.

Пусковые установки изготавливались на заводе № 232 «Большевик».

Эскизный проект «Аметиста» был закончен в 1959 г., а бросковые испытания проведены в августе—сентябре 1960 г.

Первый этап летно-конструкторских испытаний включал 10 пусков с притопленного стенда ПСА. Стенд базировался на Балаклаву, а стреляли с него в бухте Мраморной у мыса Фиолент.

Первый пуск крылатой ракеты, а точнее, макета «Аметиста» из подводного положения был произведен 24 июня 1961 г. Управляли испытаниями с поста, оборудованного на кабельном судне КС-4. До конца года было произведено еще два пуска. Во всех пусках работали только стартовые двигатели, а маршевые вообще отсутствовали.

В 1960—1962 гг. на заводе № 444 в Николаеве было проведено переоборудование подводной лодки С-72* по проекту 613А для пуска ракет «Аметист».

В июне 1962 г. подводная лодка С-72 перешла из Николаева в Балаклаву, в июле С-72 провела там два пуска макетов ракет «Аметист». После этого все испытания были переведены в в/ч 15 653, т.е. на полигон Песчаная Балка, для проведения второго этапа лётно-конструкторских испытаний. Туда же перешла и С-72.

В ходе второго этапа лётно-конструкторских испытаний с декабря 1962 по декабрь 1964 г. было проведено 15 пусков. В качестве мишени использовались самоходные мишени проекта 1784, БКЩ проекта 436бис и катер-цель КЦ-183Ц (Ц — цель).

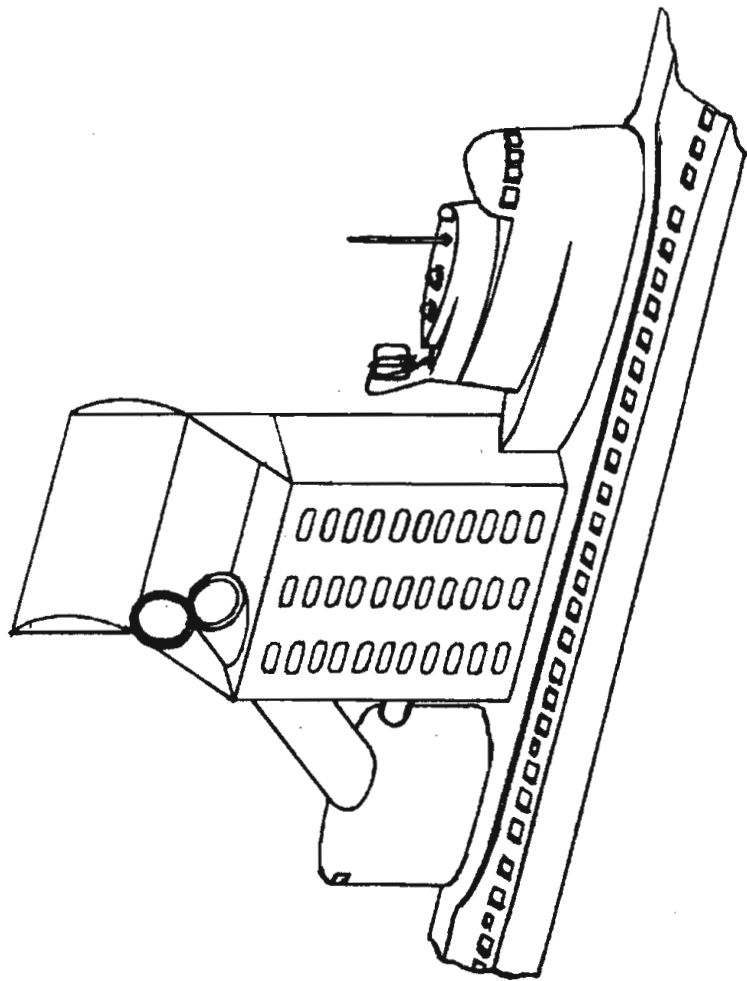
Первые стрельбы, произведенные подводной лодкой С-72, оказались неудачными. 23 марта 1963 г. комиссия Совмина по военно-промышленным вопросам решила провести переоборудование лодки С-72 из проекта 613А в проект 613АД. В результате в декабре 1963 г. лодка была отозвана из Песчаной Балки в Николаев на завод № 444, где после переоборудования была введена в строй.

В отсутствие лодки пуски ракет производились с береговой пусковой установки КТ-64Б близ поселка Черноморск.

С 15 июля по 15 декабря 1964 г. с переоборудованной по проекту 613АД лодки С-72 было проведено 6 пусков ракет 4К66, из которых два оказались явно неудачными, а в четвертом были получены «устойчивые результаты». Самым успешным стал пуск 16 октября 1964 г., проведенный подводной лодкой с глубины 27,5 м, шедшей со скоростью 4,68 узла. Ракета пролетела 63 км и попала в сеть мишени-цели проекта 1784 на высоте 6,5 м от палубы, сделав дыру 3,75 × 2,25 м.

С марта 1965 г. по сентябрь 1966 г. были проведены совместные испытания комплекса «Аметист» в объеме 13 пусков, из которых 4 оказались неудачными. Пуски вела подводная лодка С-72, которую подстраховывало спасательное судно СС-13.

* В книге «История бюро “Малахит”» на с. 278 говорится, что это была подводная лодка С-229 (заводской № 201).



Подводная лодка С-72 пр. 613А, оснащенная «сундучком» для подводных пусков ракет «Аметист»

В ходе стрельб 24 июля и 6 августа 1965 г. ракеты «Аметист» были выпущены по групповой цели: самоходной мишени проекта 1784, БКЩ и катеру 183Ц. В обоих случаях радиолокационная ГСН ракеты выбрала самую крупную цель — самоходную мишень проекта 1784.

20 октября 1965 г. были проведены стрельбы на минимальную дальность — 11 км. Максимальная дальность стрельбы, полученная на Песчаной Балке, составила 70,5 км, позже при стрельбе на Северном флоте была достигнута дальность 80 км.

В октябре—ноябре 1967 г. на Северном флоте проводились контрольные летные испытания «Аметиста» с подводной лодки проекта 670А. Всего сделано 10 пусков. Из них 2 — одиночных, 2 — двухракетным залпом и 1 — четырехракетным залпом.

Постановлением Совмина от 3 июня 1968 г. ракетный комплекс «Аметист» был принят на вооружение ВМФ. В ВМФ ракета «Аметист» получила секретный индекс П-70 и несекретный — 4К66. Ко времени принятия на вооружение было произведено 50 пусков ракет «Аметист».

Первым носителем комплекса «Аметист» должна была стать скоростная атомная подводная лодка проекта 661, технический проект которой был разработан к концу 1961 г.

Подводная лодка К-162 проекта 661 была заложена в Северодвинске 28 декабря 1963 г. Однако работы по ее достройке и испытаниям затянулись, и она вошла в строй ВМФ лишь 31 декабря 1969 г.

Подводная лодка проекта 661 создавалась для борьбы с авианосцами и быстроходными кораблями из состава авианосно-ракетных соединений противника. Скорость длительного полного подводного хода составляла 37—38 узлов*, т.е. она шла быстрее авианосцев и кораблей охраны на 5—7 узлов.

Десять ракет «Аметист» находились в контейнерах, размещенных в носовой части подводной лодки побортно вне прочного корпуса, наклонно к горизонту.

Тем не менее, от серийной постройки лодок проекта 661 отказались. Одной из причин этого был существенный

* А максимальная зарегистрированная скорость составляла 44,7 узла.

тактический недостаток — для выпуска всего боекомплекта (десять ракет) лодке требовалось произвести два отдельных залпа. Интервал между залпами составлял около 3 мин, что резко снижало боевую эффективность ракетной атаки. Устранение этого недостатка и выпуск всех десяти ракет в одном залпе привели к необходимости коренным образом переделать систему одержания подводной лодки на стартовой глубине.

Следующее поколение подводных лодок, предназначенных для борьбы с авианосцами — лодки проекта 670А, — строились быстрее. Головная подводная лодка К-43 вступила в строй 5 ноября 1967 г. Всего на заводе «Красное Сормово» было построено десять лодок проекта 670А.

В составе вооружения подводной лодки проекта 670А было восемь ракет «Аметист», запускаемых из наклонных, расположенных побортно стационарных контейнеров.

Интересно, что подводная лодка К-43 с января 1988 г. по январь 1991 г. находилась в составе ВМФ Индии и высоко оценена военным руководством этой страны. Тем не менее по распоряжению США руководство России отказалось от планов продажи подводных лодок с атомными силовыми установками*.

Наряду со многими достоинствами ракета «Аметист» имела и ряд недостатков. В первую очередь это была малая дальность стрельбы, бортовая система управления имела недостаточные помехозащищенность и избирательность. Кроме того, ракета была спроектирована так, что не являлась универсальной — пуск производился только с подводной лодки и только в погруженном положении. Эти и другие недостатки обусловили то, что «Аметист» получили только лодки проектов 661 и 670А.

В дальнейшем Челомей спроектировал еще несколько ракетных комплексов для ВМФ, но рассмотрение их выхо-

* И это при наличии более 100 выведенных из строя атомных лодок, большинство из которых построены 15—25 лет назад. Утилизация этих лодок в России будет соизмерима с их постройкой. Однако такие страны, как КНР, Индия, Пакистан, Иран, Ливия, Чили, Аргентина и другие, вряд ли отказались бы от приобретения подводных лодок с современными крылатыми ракетами и атомными силовыми установками.

дит за хронологические рамки данной работы. Интересующихся же я отправляю к «Энциклопедии отечественного ракетного оружия».

Полная оценка деятельности В.Н. Челомея и его фирмы невозможна без раскрытия всей технической документации по крайней мере до 1984 г. Но, увы, фирма Челомея до сих пор пытается не допускать утечки информации о своей деятельности даже 40—50-летней давности. И это на фоне большой открытости таких гигантов, как фирмы Туполева, Сухого, Микояна, история которых заполнила десятки книг и журналов.

Казалось бы, какие могут быть секреты с «экземами» (10Х, 16Х и т.д.)? Но дело тут не в военных тайнах. Нельзя допустить утечки сведений о скандалах, авантюрах, некомпетентности руководства и др. Говорят, что в строжайшей тайне в КБ Машиностроения пишут уже много лет историю своей фирмы, но никак не могут поделить «лавры» между самим Челомеем и его наследниками и соответствующим образом «причесать» историю фирмы.

Спору нет, Челомей добился определенных успехов в создании морских крылатых ракет, ну и создавал бы новые системы вместо развития П-6. По мнению двух старых научных сотрудников ЦНИИ Министерства обороны В.П. Кузина и В.И. Никольского: «Дальнейшее совершенствование ПКР П-6 было направлено на увеличение скорости полета (увеличена в 1,7 раза), дальности стрельбы (примерно на 20%), повышение помехостойкости и избирательности системы управления. Эти работы были начаты в 1963 г. и завершились принятием на вооружение в 1975 г. нового комплекса «Базальт» (П-500). Прямо скажем, не очень выдающийся результат, когда на протяжении 12 лет шло усовершенствование уже существующей ракеты. Конструкторы или не смогли, или просто не захотели за этот срок даже обеспечить автоматический запуск и выход на максимальный режим ТРД ПКР после ее старта. (Подобную проблему в это же время решили ученые и конструкторы в США при создании ракет «Томахок» и «Гарпун».) Наконец, в 1987 г. на вооружение поступила последняя модификация этой ПКР «Вул-

кан» (П-1000) со значительно большей дальностью стрельбы, чем ПКР «Базальт».

У новой ПКР оперативного назначения, созданной в 1980—1981 гг. и получившей название «Гранит», был обеспечен подводный старт. Она имела уже ТРД, сверхзвуковую скорость и дальность полета более 500 км... Она была принята на вооружение как для ПЛАРК, так и для надводных кораблей (ракетных крейсеров и авианосцев). Прекрасные тактические данные были достигнуты дорогой ценой. Так, ее стартовая масса уже составила 7 т, что явно превышало разумные пределы боезапаса такого вида. ПКР, или, точнее, самолетоснаряд превратился уже фактически в полноценный сверхзвуковой самолет. Это явно указывало на то, что линия развития ПКР оперативного назначения по тогдашним требованиям ВМФ в техническом плане вела в тупик. Отсутствие гарантированного целеуказания для стрельбы на большую дальность в боевой обстановке и в тактическом плане делало развитие ПКР оперативного назначения как главной ударной силы ВМФ СССР бесперспективным» [34. С. 330—331].

Зато Челомея понесло буквально во все дыры. Он занялся проектированием межконтинентальных баллистических ракет наземного и морского базирования, космических аппаратов, зенитных ракет, антиракет и пр., и пр.

Для достижения своих целей Челомей широко использовал Сергея Хрущева — сына дорогого Никиты Сергеевича. «Новое светило науки» оказалось некудышным специалистом, зато жило совместно с Никитой Сергеевичем и заставило его смотреть на проблемы советского ВПК глазами Челомея. После снятия Н.С. Хрущева Сергеем Никитичу пришлось покинуть фирму Челомея. Через несколько лет он эмигрировал в США, где и поныне зарабатывает на жизнь байками о любимом папе, который хотел «похоронить Америку». Сравним его с Серго Берия, который только за фамилию был арестован летом 1953 г. Его интенсивно допрашивали и, как он писал в своих воспоминаниях, имитировали расстрел. В конце 1954 г. его вызвали из тюрьмы в кабинет председателя КГБ Серова, где Генеральный прокурор СССР Руденко зачитал специальное постановление Совмина и ЦК

КПСС, касающееся одного человека — Серго Лаврентьевича Берия. Ему вернули свободу и допуск к секретной работе. Из списка предложенных городов он сам выбрал Свердловск, куда и был направлен под конвоем. Серго был выдан паспорт на имя Сергея Алексеевича Гегечкори и военный билет, где было написано: звание — рядовой. Образование — Военная академия связи. Серго лишили званий инженера-полковника, доктора технических наук, лауреата Госпремий и т.д. В 29 лет с новой фамилией он начал новую жизнь в должности инженера. Начав с нуля, Серго вскоре стал ведущим специалистом. Позже он переезжает в Киев, где становится директором и главным конструктором НИИ «Комета». По долгу службы С.А. Гегечкори неоднократно встречался с Брежневым. Однако и Серго, и Леонид Ильич строго соблюдали правила игры — много говорили о текущих делах и никогда о прошлом.

Но вернемся к Челомею. В 1960 г. он поглотил фирму С.К. Туманского, завод № 301 в Химках и КБ С.А. Лавочкина. А еще ранее, в конце 1959 г., воспользовавшись тем, что главный конструктор В.М. Мясищев уехал в очередной отпуск в санаторий в Гурзуф, Челомей захватил ОКБ-23 Мясищева и завод им. Хруничева в Филях. «На самом деле крупнейший в авиационной промышленности конструкторско-производственный комплекс в Филях был не филиалом, а тем пальто, которое пришили к одинокой пуговице в Реутово» [67. С. 66].

Заместитель Мясищева Л.Л. Селяков писал: «Конечно, мы все были оскорблены тем, что наш сильнейший и организованный, совершенно самостоятельный коллектив стал вдруг филиалом?! Конечно, это был маневр, маневр, показавший, что весь наш коллектив занимался не тем, чем надо, а только с приходом В.Н. Челомея, академика и свержоригинального конструктора, мы займемся настоящим делом. Но, как показало время, я со своим коллективом по долгу службы должен был принять новую тематику и новые задания первым, т.к. все начинается с проектных работ, принимая «портфель» заданий от «метрополии» Реутова (основная организация В.Н. Челомея), быстро убедились, что в «портфеле»-то ничего и нет. Один «детский лепет». Одна фантазия. И ничего в дальнейшей жизни от «портфеля» не осталось» [58. С. 175].

Следует заметить, что ряд фирм оказались Челомею не по зубам. Он не сумел присоединить КБ П.Д. Грушина, занимавшееся зенитными управляемыми ракетами. Подбирался он и к фирме А.Н. Туполева.

Как писал доктор технических наук, ученый-конструктор завода им. Хруничева Е.С. Кулага, Туполев публично подколол Мясищева: «Вот видишь, Володя, тебя Челомей съел, а меня не смог» [36. С. 57].

В 1959—1964 гг. Челомей пытался «съесть» С.П. Королева, М.К. Янгеля и В.П. Макеева, а в крайнем случае отнять у них смежников, без которых дальнейшее продолжение работ сильно затруднится или вообще будет свернуто. Вот как описывает беседу с С.П. Королевым генеральный конструктор Г.В. Кисунько. Дело было 31 июля 1961 г. Королев, опасаясь прослушивания, пригласил Кисунько в свой ЗИС-110. «Потом поднял стеклянную перегородку, отделявшую пассажирский салон ЗИСа от водителя, в лоб поставил мне вопрос:

— Григорий Васильевич, до каких пор мы будем терпеть этого бандита — Челомея?

— А что мы можем сделать? Он не один и действует через подручных и всевозможных подлипал.

— Давайте напишем вместе письмо в ЦК.

— Но оно все равно попадет к Хрущеву.

— Хрущев — это еще не ЦК, — сказал Сергей Павлович.

Сергей Павлович вел разговор твердо и решительно, и я понял, насколько его допекла проводимая с одобрения Хрущева «всеобщая челомеизация» ракетно-космической техники» [32. С. 427].

Глава 17

Тяжелые крейсера типа «Сталинград»

Строительство крупных надводных кораблей в послевоенный период уже свыше 30 лет является объектом нападок многих наших историков.

Увы, никто не вспоминает, насколько ненадежны в 1950-х гг. были наши и американские управляемые ракеты. Кроме того, если в США и Западной Европе в прессе свободно об-

суждались результаты испытаний ракет и перспективы их развития (другой вопрос, что фирмы-изготовители часто нагло врут и искажают существенные детали испытания своих ракет, и не только прессе, но и заказчикам), то в СССР кораблестроители, ракетчики и ученые-ядерщики работали как бы по разным планам, абсолютно ничего не зная друг о друге. Доходило до того, что на западные журналы со статьями о советском ракетном оружии, которые свободно продавались по всему миру, у нас ставили гриф «Секретно» и отправляли их в секретные библиотеки. Помню, в «Ленинке» в середине 1980-х годов какой-то провинциал хотел получить из спецхрана французский журнал и, получив отказ, попытался доказать, что во Франции сей журнал продается свободно и что там не может быть ничего секретного. На это авторитетный дядя ответил, что там есть «секретные» фотографии советских кораблей, снятых в открытом море.

Да что там провинциал. До лета 1953 г. ни один из членов Политбюро, кроме Берия, не знал о работах в СССР над водородной бомбой. В Главном штабе ВМФ узнали о работах над первой советской атомной подводной лодкой лишь спустя два года после их начала, когда уже давно был закончен техпроект. Перечень подобных примеров может составить целую книгу. Ясно, что наши судостроители очень мало знали о ракетном и ядерном оружии и проектировали корабли лишь на опыте Второй мировой войны.

Был и еще один крайне важный фактор. Наши надводные корабли — линкоры, крейсера и эсминцы — к 1945 г. не только существенно уступали своим американским аналогам, введенным в строй в 1941—1945 гг., но и были чрезвычайно изношены. Износ наших кораблей определялся их интенсивным использованием в годы войны при отсутствии надлежащего ремонта. Фактически к 1 января 1946 г. советский флот был в небоеспособном состоянии.

Стоимость же ремонта и модернизации старых кораблей в большинстве случаев была соизмерима со стоимостью постройки новых. В результате наши адмиралы и кораблестроители оказались перед выбором: или строить артиллерийские корабли с учетом опыта Второй мировой войны, или оказаться вообще без флота.

Как уже говорилось, в нашем флоте линейные крейсера именовались тяжелыми крейсерами (ТКР). Первые ТКР проекта 69 «Кронштадт» и «Севастополь» были заложены, но после войны проект 69 признали устаревшим, и в 1948 г. недостроенные корпуса этих крейсеров разобрали.

Оперативно-тактическое задание на проектирование ТКР проекта 82 было утверждено наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецовым в мае 1941 г. Фактически это был несколько переделанный проект 83, как у нас называли купленный в Германии тяжелый крейсер «Лютцов». ТКР проекта 82 должен был иметь ту же артиллерию главного калибра (восемь 203-мм пушек в четырех башнях), что и «Лютцов».

Проектированием ТКР проекта 82 первоначально занималось ЦКБ-17. Поскольку в 1941—1942 гг. выяснилось, что германских 203-мм пушек получить не удастся, равно как и 305-мм пушек Б-50 с завода «Баррикады», конструкторы ЦКБ-17 в 1943 г. начали фантазировать с главным калибром, предлагая вооружить крейсер девятью орудиями калибра 210—230 мм. Такого калибра в нашей морской артиллерии тогда не было, но проектанты ничем не рисковали: ясно было, что в ходе войны ТКР проекта 82 не будет построен. Считалось, что крейсер, вооруженный 210—230-мм орудиями, без труда справится с любым «вашингтонским» крейсером, вооруженным 203-мм орудиями.

В ноябре 1944 г. Кузнецов утвердил новое ОТЗ на проект 82, где предложил вооружить крейсер 9 — 220-мм, 16 — 130-мм универсальными орудиями, 32 — 45-мм и 12 — 25-мм зенитными автоматами. Водоизмещение такого крейсера должно было составлять 25—26 тыс. т, а скорость хода — не менее 30 узлов.

В конце января 1947 г. в Кремле с участием Сталина состоялось специальное совещание по проблемам военного судостроения. В ходе совещания Сталин предложил вооружить ТКР проекта 82 305-мм орудиями. По итогам этого совещания 28 января 1947 г. вышло постановление Совмина СССР, которым Министерству Вооруженных Сил и Министерству судостроительной промышленности поручалось проработать варианты корабля проекта 82 с 305-мм и 220-мм артиллерией главно-

го калибра и в двухмесячный срок представить их на рассмотрение правительству.

В начале февраля 1947 г. новый главком ВМС И.С. Юмашев утвердил ОТЗ на проработку указанных вариантов. Выбор 305-мм артиллерии главного калибра определялся новым перечнем задач для тяжелых крейсеров: придание боевой устойчивости легким силам, действующим в составе маневренных соединений; уничтожение крейсеров противника, вооруженных 203-мм и 152-мм орудиями, в морском бою; нанесение мощных артиллерийских ударов по особо важным береговым целям в операциях против баз и побережья противника (как при самостоятельных операциях, так и при взаимодействии с приморским флангом своих войск и высадке десантов).

При разработке этих вариантов рассматривались различные составы артиллерии главного калибра (8—12 305-мм орудий в двух- или трехорудийных башенных установках) и универсального (с 130-мм или 152-мм орудиями в двухорудийных башенных установках), единый состав мелкокалиберной зенитной артиллерии (45-мм и 25-мм автоматы).

Требования ОТЗ на разработку вариантов проекта 82 с 220-мм артиллерией отличались от задания 1944 г. Боезапас главного калибра сокращался со 170 до 125 выстрелов на ствол, количество 130-мм универсальных (зенитных дальнего боя) орудий сокращалось с 16 до 12, боезапас 45-мм автоматов — с 1500 до 1000 выстрелов на ствол. Количество 25-мм автоматов увеличивалось с 12 до 30, а их боезапас сокращался с 3000 до 2500 выстрелов на ствол.

В августе 1947 г. министры вооруженных сил (Н.А. Булганин), судостроительной промышленности (А.А. Горегляд) и вооружения (Д.Ф. Устинов) представили на рассмотрение правительства три варианта ТКР проекта 82: два с 305-мм и один с 220-мм артиллерией главного калибра. В своем докладе Сталину они обосновывали целесообразность применения 305-мм орудий и отмечали, что представленные два варианта с одинаковым вооружением отличались толщиной брони главного бортового пояса корабля, что объяснялось разногласиями между Министерством Вооруженных Сил и Минсудпромом по оптимальной толщине брони.

Булганин предлагал вариант I с толщиной брони 200 мм, обеспечивающей защиту основных жизненно важных частей корабля от 203-мм снарядов противника с дистанции 70 кабельтовых и большую степень свободы маневрирования в бою с такими же кораблями, что являлось его важным тактическим преимуществом. Горегляд же предлагал принять вариант II со 150-мм броневым поясом, с соответствующим уменьшением водоизмещения корабля и повышением скорости его полного хода. Это, по мнению Минсудпрома, должно позволить кораблю проекта 82 успешно вести бой с тяжелыми крейсерами противника с 203-мм артиллерией на дальних дистанциях, и в этом случае броневая защита корабля вполне достаточна от снарядов на дистанции 85 кабельтовых.

Вариант III с 220-мм артиллерией сильно уступал предыдущим вариантам по огневой мощи и боевой живучести. Его преимуществом была более высокая (1,5 узла) скорость полного хода и меньшее (на 25%) водоизмещение. Такой корабль мог вполне успешно бороться с тяжелыми крейсерами противника с 203-мм артиллерией, но корабль с 305-мм артиллерией мог не только уничтожить указанные крейсера противника, но и вести борьбу с более сильными кораблями, появление которых в иностранных флотах вполне возможно. И такое преимущество по мощности огня и свободе маневрирования вполне оправдывало увеличение водоизмещения на 10 тыс. т и потерю полутора узлов скорости.

В марте 1948 г. Сталин одобрил для дальнейшего проектирования вариант I (с 305-мм артиллерией и 200-мм бронированием, стандартным водоизмещением 40 тыс. т и скоростью хода 32 узла), дал указание ускорить создание таких крейсеров и впоследствии сам контролировал работы.

После принятия решения о выборе варианта ТКР проекта 82 подготовленный в 1947 г. проект тактико-технического задания на проектирование корабля был откорректирован ВМС, согласован с Минсудпромом и в апреле 1948 г. представлен в Совет Министров СССР. 31 августа того же года вышло постановление Совмина о проектировании и строительстве головного корабля проекта 82. Главным конструктором по проекту был назначен Л.В. Дикович.

Еще в конце 1947 г. в ЦКБ-17 началась разработка эскизного проекта корабля, который был представлен на рассмотрение в Министерство ВМС и Министерство судостроительной промышленности в марте 1949 г. Разработчики представили четыре варианта эскизного проекта, отличавшиеся размещением универсальной артиллерии и зенитных автоматов, количеством и паропроизводительностью главных котлов и расположением главной энергетической установки.

Вариант Л-3-6 имел ромбическое размещение 130-мм артиллерийских БЛ-110, 12 котлов производительностью 80 т пара в час в четырех котельных отделениях и два машинных отделения.

В варианте Б-3-8 артиллерийской универсального калибра размещались по четыре с каждого борта, а 12 котлов той же паропроизводительности — в шести котельных отделениях.

Вариант Л-2-4 имел ромбическое размещение 130-мм артиллерийских БЛ-110, четыре машинно-котельных отделения (по два котла производительностью 130 т пара в час и одному ГТЗА в каждом).

Но для технического проектирования был рекомендован четвертый вариант — Л-2-6. По этому варианту размещение универсальной артиллерии и главной энергетической установки было аналогично варианту Л-3-6, но в каждом из котельных отделений имелось по два главных котла вместо трех производительностью 130 т пара в час.

Технический проект ЦКБ-17 должно было представить заказчику в конце 1949 г., чтобы обеспечить начало постройки кораблей в III квартале 1950 г., и уже в апреле 1949 г. конструкторы приступили к техническому проектированию. Но осенью того же года при рассмотрении в Кремле результатов разработки представленного Министерствами ВМС и судостроительной промышленности для утверждения эскизного проекта Сталин спросил у Диковича: «А нельзя ли повысить скорость хода корабля для того, чтобы наш тяжелый крейсер мог догнать и уничтожить менее сильный по вооружению и защите корабль его противника и своевременно уйти от любого, более сильного корабля?»

Это пожелание Сталина было воспринято как указание об изменении ТТЗ, утвержденного правительством всего год назад. В результате разработанный ЦКБ-17 эскизный проект не утвердили, а в протоколе его рассмотрения отметили, что корабль имеет слишком большое водоизмещение и недостаточную скорость хода.

15 октября 1949 г. Совмин СССР издал постановление «Об улучшении проектирования кораблей и о мерах помощи конструкторским бюро и научно-исследовательским институтам военного кораблестроения», в котором одной из главных причин отставания в выполнении плана было признано неудовлетворительное обеспечение заводов технической документацией.

Этим же постановлением Совмин решил организовать конструкторское бюро по проектированию линкоров и тяжелых крейсеров с непосредственным подчинением Минсудпрому — ЦКБ-16. Постановлением устанавливались степени и повышенные оклады главным конструкторам боевых кораблей и судов, а также начальникам конструкторских бюро, проектирующих корабли нескольких типов.

С этого времени тяжелыми крейсерами проекта 82 стало заниматься исключительно новое конструкторское бюро — ЦКБ-16.

В начале марта 1950 г. состоялось новое совещание в кремлевском кабинете Сталина по проекту 82 с участием В.А. Малышева, И.С. Юмашева и заместителя Главкома ВМС П.С. Абанькина.

Сталин задал морякам вопрос о назначении ТКР, те ответили: «Для борьбы с тяжелыми крейсерами противника». На что Сталин возразил: «Нам нечего ввязываться в бой с тяжелыми кораблями противника. Основная задача тяжелого крейсера должна быть иной — борьба с легкими крейсерами противника. Надо увеличить его скорость до 35 узлов, чтобы он наводил панику на легкие крейсера противника, разгонял их и громил. Этот крейсер должен летать как лас-точка, быть пиратом, настоящим бандитом. Он должен суметь уйти из-под удара тяжелых кораблей противника»*.

* Цитирую по: *Ефимов В.И., Морин А.Б.* «Проектирование и строительство тяжелых крейсеров проекта 82». СПб. Гангут. № 14. С. 41.

Затем Сталин предложил ряд мер по уменьшению водоизмещения. Когда моряки возразили против некоторых из них, он высказал замечания по составу универсальной и зенитной артиллерии и по боекомплекту артиллерии всех калибров, заметив, что глупо ставить на ТКР 130-мм зенитные орудия с потолком стрельбы 16 км, ведь противник будет бомбить его с высоты 500—1500 м, и поэтому нужна мелкокалиберная зенитная артиллерия. Но и количество зенитных автоматов Сталин велел сократить, так как «такой корабль будет всегда иметь охранение, которое должно его защищать».

Моряки возразили против сокращения боекомплекта, ссылаясь на то, что ВМС США и Англии имеют на кораблях большой запас снарядов. Но Сталин парировал: «Вы слепо не копируйте американцев и англичан, у них другие условия, их корабли уходят далеко в океан, отрываясь от своих баз. Мы же не думаем вести океанские бои, а будем воевать вблизи своих берегов, и нам не нужно иметь большого боезапаса на корабле»*.

По этим же соображениям Сталин разрешил уменьшить дальность плавания и отметил, что создать корабль, который «имел бы все преимущества, нельзя. Можно иметь преимущества или в скорости, или в бронировании и вооружении».

Узнав, что головной крейсер моряки планируют заложить в Ленинграде, Сталин сказал, что хотел бы в первую очередь иметь два ТКР на Черном море, «где надо иметь большой флот, раз в десять больше, чем сейчас, и суметь крепко запереть Дарданеллы. Во вторую очередь строить тяжелые крейсера на Балтике»**.

С учетом замечаний Сталина по эскизному проекту и результатов разработки предварительного этапа техпроекта Совмин СССР постановлением от 25 марта 1950 г. утвердил основные элементы задания на разработку технического проекта 82 с частичными изменениями ТТЗ, утвержденного в августе 1948 г. Теперь скорость полного хода ТКР должна была составлять 35 узлов за счет уменьшения артиллерий-

* Там же. С. 42.

** Там же. С. 42.

ского вооружения универсального калибра и мелкокалиберной зенитной артиллерии, водоизмещение 36—36,5 тыс. т, а дальность плавания и автономность уменьшены по сравнению с предыдущими вариантами проекта. Минсудпром должен был представить техпроект на утверждение в феврале 1951 г.

Одновременно Совмин СССР обязал Минсудпром начать во II квартале того же года строительство двух крейсеров проекта 82 на заводах № 444 в Николаеве и № 189 в Ленинграде со сдачей их заказчику в 1954 и 1955 гг. соответственно.

В декабре 1952 г. техпроект 82 был завершен ЦКБ-16 и представлен на утверждение Военно-морскому министерству и Минсудпрому.

Основные контрагенты по вооружению, приборам, электрооборудованию, главной турбинной установке, котлам и их вспомогательным механизмам не прекращали разработку технических проектов и рабочих чертежей даже в период изменения элементов корабля в связи с требованием увеличить его скорость. Поэтому в первые же месяцы 1951 г. они смогли передать в производство рабочую документацию. Ряд образцов вспомогательных механизмов был изготовлен и принят междуведомственными комиссиями к концу 1950 г. благодаря совмещению этапов проектирования и подготовки производства.

В создании ТКР проекта 82 к концу 1950 г. участвовало 45 коллективов ведущих научно-исследовательских институтов, проектно-конструкторских бюро и крупнейших заводов: Ижорского, Кировского, Ленинградского металлического, Балтийского, Новокраматорского завода тяжелого машиностроения.

Замечу, что коллектив ЦКБ-16 работал очень интенсивно, по 10—12 ч. В начале 1950 г. в КБ работали 478 чел., и еще около 100 конструкторов были переведены из других конструкторских бюро для «оказания технической помощи», но и этих сил явно не хватало. К 1 января 1951 г. коллектив ЦКБ-16 возрос до 843 чел.

С января 1951 г. по решению Военно-морского министерства и Минсудпрома коллектив ЦКБ-16 начал срочную

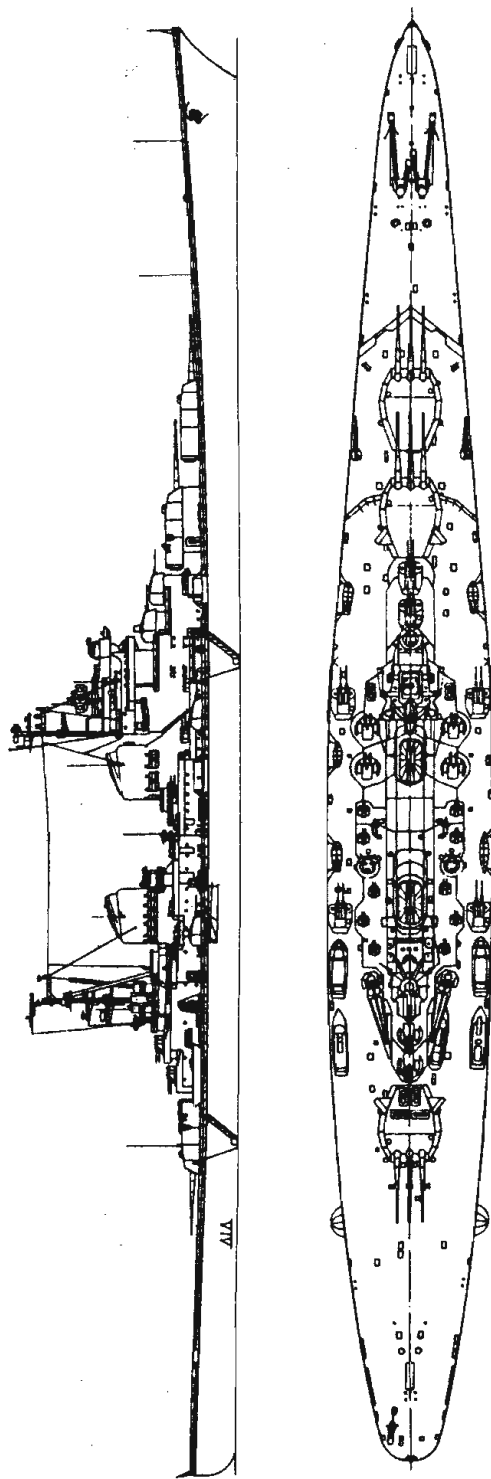
подготовку рабочей документации, для того чтобы ускорить начало строительства тяжелых крейсеров сразу на трех заводах, не дожидаясь рассмотрения и утверждения техпроекта.

4 июня 1951 г. Совмин СССР утвердил технический проект 82. А 14 ноября того же года было принято постановление правительства о строительстве третьего ТКР на заводе № 402 в г. Молотовск.

По утвержденному проекту ТКР должен был иметь 9 — 305-мм пушек СМ-31 в трехорудийных башнях (общий боезапас 720 выстрелов); 12 — 130-мм универсальных двухорудийных башенных установок БЛ-109А (2400 выстрелов); 24 — 45-мм зенитных автомата в счетверенных установках СМ-20ЗИФ (19 200 выстрелов) и 40 — 25-мм автоматов в счетверенных установках БЛ-120 (48 000 выстрелов). В состав системы управления артиллерийской стрельбой входили РЛС и оптические средства.

Главный броневой пояс (с толщиной брони 180 мм) на протяжении цитадели имел угол наклона от вертикали 15° и защищал борт ниже средней (главной броневой) палубы; углубление его нижней кромки на миделе под ватерлинией составляло 1,7 м. Траверзные переборки цитадели имели толщину до 140 мм (носовая) и 125 мм (кормовая), стенки боевой рубки были до 260 мм, крыша — 100 мм. Палубы в районе цитадели имели толщину брони: верхняя — 50 мм, средняя — 75 мм, нижняя — 20 мм. Лобовая стенка башен главного калибра защищалась 240-мм броней, боковые стенки — 225-мм, крыша — 125-мм, а задняя стенка, выполнявшая роль противовеса, состояла из трех плит суммарной толщиной 400—760 мм.

Противоминная защита (ПМЗ), прикрывавшая жизненно важные отсеки корабля (погреб боезапаса, главные посты, помещения главной энергетической установки) на протяжении цитадели, состояла из трех-четырех продольных переборок. Из них вторая (толщиной 8—25 мм) и третья (50 мм) имели цилиндрическую форму, а первая (8—15 мм) и четвертая (15—30 мм) были плоскими. Объемы между первой (второй) и третьей переборками использовались под топливо, которое по мере расходования замешалось забортной водой. Для увеличения протяженности броневой защиты по



Общее расположение тяжелого крейсера проекта 82. Вид сбоку и сверху. С чертежей технического (договорного) проекта 1953 г.

вертикали на третью (основную защитную) переборку ПМЗ навешивались дополнительно броневые плиты толщиной 20—100 мм.

Впервые в отечественном судостроении на крейсерах проекта 82 предусматривалась трехслойная днищевая защита, выполненная по продольно-поперечной системе на протяжении цитадели. Ее высота от наружной обшивки до третьего дна составляла 2250 мм. Наружная обшивка выполнялась из брони толщиной 20 мм, второе дно имело толщину 18 мм, а третье — 12—18 мм.

Четырехвальная главная энергетическая установка (четыре ГТЗА мощностью по 70 тыс. л.с. и 12 главных котлов паропроизводительностью по 110 т пара в 1 ч, с параметрами пара 66 атм и 460-С) для того времени была самой мощной в мире. В США подобные энергетические установки применялись на авианосцах типа «Китти Хоук» («Kitty Hawk») и «Джон Кеннеди» («John F. Kennedy»), вступивших в строй только в 1961—1968 гг.

В 1950 г. в Морском генштабе был разработан ориентировочный проект штата для тяжелого крейсера проекта 82, по которому предусматривалось для командира корабля звание контр-адмирала, для старшего замполита и командиров БЧ-2 и БЧ-5 — капитанов 1 ранга.

Формально закладка головного крейсера «Сталинград» (заводской № 400) состоялась 31 декабря 1951 г. на заводе № 444 в Николаеве. Я говорю формально, потому что днищевые секции корабля установили на стапеле еще в ноябре. Коллектив завода № 444 взял на себя социалистическое обязательство досрочно, к 36-й годовщине Октября (т.е. к 7 ноября 1953 г.), спустить корабль на воду.

В сентябре 1952 г. на стапели А завода № 189 в Ленинграде заложили второй крейсер — «Москва» (заводской № 406). В октябре 1952 г. в северной доковой камере стапельного цеха-эллинга завода № 402 в Молотовске был заложен третий тяжелый крейсер проекта 82 с заводским № 401. По неясным причинам этот крейсер так и не получил имени собственного.

Быстрее всех строился крейсер «Сталинград». К концу 1952 г. контрагенты поставили на него 118 образцов комп-

лектующего оборудования: вооружение, котлотурбинную установку, электро- и дизель-генераторные установки, вспомогательные механизмы, теплообменные аппараты, корабельные устройства и оборудование, системы автоматики и приборной техники.

5 марта 1953 г. умирает И.В. Сталин, а уже 18 апреля 1953 г. вышел приказ № 00112 министра транспорта и тяжелого машиностроения И.И. Носенко о прекращении строительства всех трех ТКР типа «Сталинград».

О целесообразности прекращения работ по проекту 82 хорошо сказано в книге В.П. Кузина и В.И. Никольского «Военно-Морской Флот СССР 1945—1991»: «...уже в конце 60-х годов стало ясно, что парализующий удар по АУС [авианосным ударным соединениям] из положения слежения на боевой службе могли эффективно наносить оставшиеся в строю артиллерийские крейсера проекта 26бис и проекта 68бис, которые в кризисные моменты активно использовались в силах слежения за АУС, непрерывно удерживая с авианосцами вероятного противника эффективную дистанцию артиллерийского огня. Очевидно, что разрезанные на металл недостроенные тяжелые крейсера пр. 82 могли быть использованы в этом случае еще более эффективно, так как любой авианосец на эффективной дистанции артиллерийского огня его 305-мм орудий через 1—2 минуты мог быть превращен в пылающие развалины. Наконец, тяжелые артиллерийские корабли — линкоры и крейсера — обладали значительной устойчивостью и были способны до своей гибели нанести поражение авианосцу даже в ответном ударе. Все это подтверждает старое правило, что новые боевые средства борьбы на море не отвергают старые, а дополняют их, и задача каждого флотоводца заключается в нахождении условий применения и старых, т.е. традиционных, боевых средств с максимальной эффективностью» [34. С. 18].

Сведения о приказе № 00112 уже мелькали в статьях и книгах, но, увы, никто и не подумал поинтересоваться, кто же сказал «мяу», т.е. приказал отдать сей приказ. Утверждать, что вопрос единолично решила столь непримечательная и безвестная личность, как Носенко, несерьезно. Предположить, что это сделали наши адмиралы, тоже невозмож-

но. Они сидели «как мышь за веником» как при Сталине, так и позже. Да и представим себе сей фантастический вариант, так неужели с 1980-х годов ни один из адмиралов или их наследников не выступил бы с сенсацией: мол, это я приказал пустить на лом ТКР проекта 82 или там мой папа, дедушка и т.д.

Такого рода решения во все времена принимало высшее политическое руководство, а не министры и адмиралы. Напомню, что И.В. Сталин занимал пост Председателя Совета Министров — высшую в то время должность в СССР. Сразу же после его смерти Председателем Совмина стал Г.М. Маленков*. Тот был типичным партаппаратчиком и, мягко говоря, мало разбирался в вопросах кораблестроения. А главное, и он, и почти все другие члены Политбюро в марте—апреле 1953 г. были заняты дележкой должностей и заговорами. Так что ни Маленкову, ни столь же малограмотному партаппаратчику Хрущеву было не до крейсеров проекта 82, скорей всего они даже и не знали об их существовании.

Решить вопрос о тяжелых крейсерах мог только один человек — Лаврентий Берия. После смерти Сталина он сосредоточил в одних руках слишком большую власть первого заместителя Председателя Совета Министров и министра нового Министерства внутренних дел, которое было создано 5 марта 1953 г. путем объединения старого МВД и МГБ (Министерства государственной безопасности). Как уже говорилось, Л.П. Берия с 1945 г. занимался созданием ядерного оружия и большей части управляемых ракет. Значительное влияние на Лаврентия Павловича оказывал живший вместе с ним создатель ракетного оружия Серго Лаврентьевич. Берия переоценивал значение ракетного ядерного оружия и считал надводные артиллерийские корабли анахронизмом. Кроме того, Берия всеми силами и средствами хотел повысить свой авторитет среди населения рядом populistских мероприятий, например широкой амнистией, в том числе уголовников. Берия неоднократно выступал за сокращение расходов на военные нужды. Резонный вопрос: что

* Хрущев часто называл бабообразного и недалекого Маленкова Маланьей.

следует урезать? Расходы на водородную бомбу, на «Беркут» и «Комету», которые разрабатывает сын?

Обратим внимание, никаких споров по тяжелым крейсерам проекта 82 не было. Адмиралы и судостроители не рисковали спорить с всесильным Берия, а кто мог бы поспорить, помалкивал и готовил государственный переворот.

Несколько слов стоит сказать о попытке утилизации оружия, корпуса и агрегатов крейсеров проекта 82. В июне 1953 г. министр транспортного и тяжелого машиностроения и Главком ВМС приняли решение использовать часть корпуса недостроенного крейсера «Сталинград», включавшую цитадель, в качестве натурального опытового отсека для проверки огневыми испытаниями в полигонных условиях стойкости конструктивной (броневой и противоминной) защиты корабля к воздействию новых образцов морского оружия, отработки их взрывателей и боевых частей. Документация на переоборудование отсека была разработана филиалом ЦКБ-16 в Николаеве. После этого николаевский филиал закрыли.

В 1954 г. отсек был спущен на воду, а в 1956—1957 гг. использовался в качестве мишени для испытаний крылатых ракет, артиллерийских снарядов, авиабомб и торпед и при этом не потерял плавучести при отсутствии на нем сил и средств борьбы за живучесть, что подтвердило высокую эффективность предусмотренной проектом защиты крейсера.

Нестроенные корпуса двух других ТКР были разрезаны на металл на стапелях заводов № 189 и № 402.

19 января 1955 г. вышло постановление Совмина о создании четырех 305-мм железнодорожных батарей для береговой обороны с использованием 12 качающихся частей СМ-33 башенных артиллерийских установок СМ-31 крейсеров проекта 82 с их поставкой ВМС в 1957—1958 гг.

В ЦКБ-34 были начаты работы по созданию 305-мм железнодорожной установки СМ-41 с качающейся частью СМ-33Т. Установка СМ-41 имела двойной откат. Разработка чертежей и технической документации на нее была закончена в июле 1954 г. Однако работы по СМ-41 вскоре были прекращены по распоряжению Хрущева.

Постановлением правительства от 19 марта 1955 г. «Об использовании материальных ценностей, оставшихся от пре-

кращения строительством кораблей проекта 82» Министерством транспортного машиностроения и судостроительной промышленности поручалось обеспечить хранение на Харьковском турбогенераторном заводе задела по производству восьми главных турбозубчатых агрегатов ТВ-4 для ТКР проекта 82, а на заводах № 402 и № 444 — машинно-котельного оборудования. Этим же постановлением Министерству оборонной промышленности предписывалось передать Министерству обороны двенадцать качающихся частей 2М-109, изготовленных заводом «Большевик» для артустановок БЛ-109А крейсера «Сталинград».

Глава 18

Крейсера проектов 66, 84 и МЛК

Поскольку калибр орудий тяжелых крейсеров проекта 82 вырос с 220 до 305 мм, а стандартное водоизмещение превысило водоизмещение «вашингтонских» линкоров, то у наших адмиралов появилось желание иметь «легкий» крейсер с 220-мм артиллерией для борьбы с американскими тяжелыми крейсерами, вооруженными 203-мм орудиями. Крейсера же типа «Сталинград» должны были сражаться с американскими «большими» крейсерами типа «Аляска».

В конце 1940-х гг. в ЦКБ-17 был разработан предэскизный проект «легкого» крейсера ЛКР-22 водоизмещением 16,5—19,5 тыс. т, с 220-мм артиллерией и высокой скоростью хода (до 36—38 узлов), но слабым бронированием по ОТЗ, утвержденному Главкомом ВМС адмиралом И.С. Юмашевым в 1947 г.

Вновь назначенный на пост военно-морского министра летом 1951 г. Н.Г. Кузнецов распорядился о продолжении работ по проектированию крейсера с 220-мм артиллерией. Этому предшествовало совещание в Кремле с участием Сталина.

Есть две версии отношения вождя к ЛКР с 220-мм артиллерией. По первой Сталин сказал Н.Г. Кузнецову примерно следующее: «Мы строим сейчас тяжелые крейсера с артиллерией 305 мм и легкие с артиллерией 152 мм. Значи-

тельная часть американских крейсеров имеет калибр 203 мм. Не можем же мы заставлять гоняться за ними наши дорогие тяжелые крейсера! Нужно срочно создать средние крейсера с артиллерией 220 мм. Через полтора года мы должны утвердить проект такого крейсера и развернуть их строительство». Все указания Сталина неукоснительно исполнялись, и вскоре было разработано ОТЗ, началось проектирование корабля и вооружения для него. Работы шли ускоренными темпами*.

Сам же Кузнецов в своих воспоминаниях пишет следующее: «Когда после войны обсуждались вопросы строительства флота и ракет еще не было, мы, моряки, настаивали на том, чтобы строить крейсера не более чем с девятидюймовыми орудиями... И.В. Сталин долго колебался, прежде чем принять предложение моряков. Правда, в конце концов, принял его» [35. С. 243].

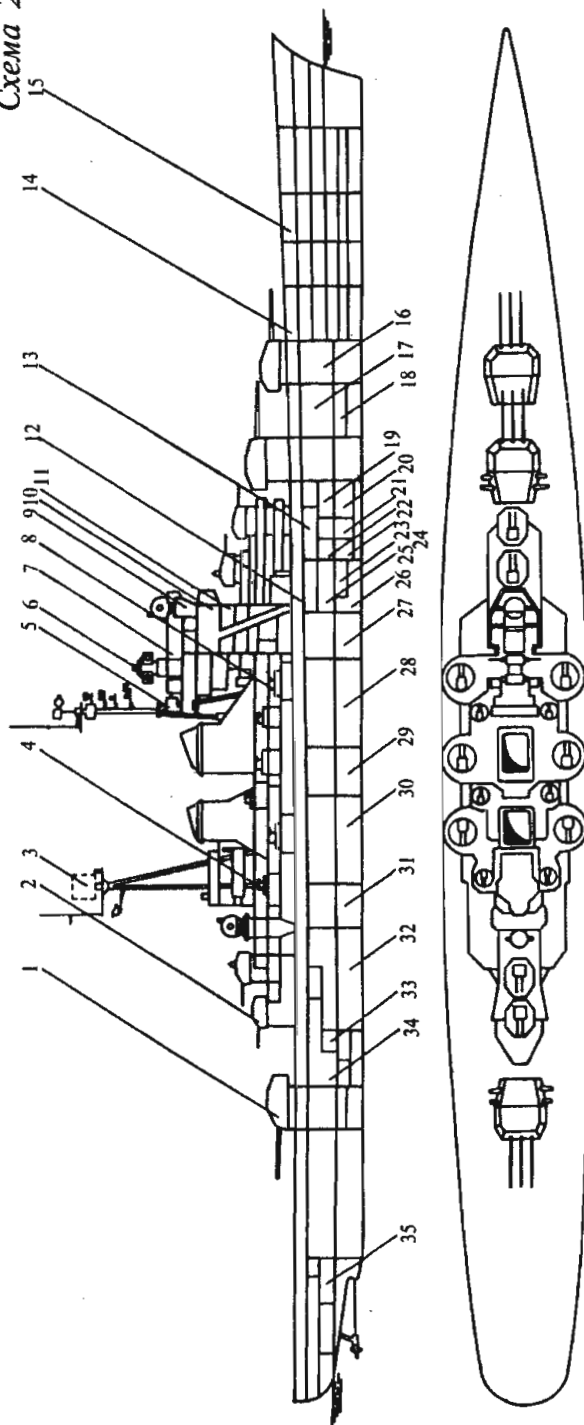
В начале 1952 г. ЦКБ-17 разработало предэскизный проект № 66 крейсера с девятью 220-мм орудиями в трех башнях. В апреле 1952 г. правительство утвердило ТТЗ на проект 66, а в сентябре того же года ЦКБ-17 завершило его эскизный проект (главный конструктор Н.А. Киселев).

Постройка головного корабля с закладкой в 1953 г. и сдачей в 1957 г. предусматривалась на заводе № 194 в Ленинграде (в августе 1952 г. его заменили на завод № 189), а серийных — на заводах № 444 в Николаеве, № 372 в Советской Гавани и № 402 в Молотовске (с закладкой в 1953—1956 гг. и сдачей в 1957—1959 гг.).

Крейсера проекта 66 должны были иметь стандартное водоизмещение 24 800 т, а полное — 30 750 т. Главные размеры корабля: длина наибольшая — 252,5 м, ширина — 31,6 м, осадка наибольшая — 9,0 м. Главная энергетическая установка мощностью 210 тыс. л.с. должна была обеспечить скорость хода 32,5 узла. Толщина бортовой брони — 155 мм, палубы — 135—170 мм.

Разработка 220-мм трехорудийной башенной установки СМ-6 была поручена ЦКБ-34. Качающаяся часть установки, получившая индекс СМ-40, имела длинный ствол в 65 калибров весом 53,9 т — невиданный в нашей артилле-

* *Титушкин С.И.* Тяжелый крейсер адмирала Кузнецова. СПб. Гангут. № 6. С. 76.



Крейсер проекта 66

1 — 220-мм трехорудийная башня главного калибра; 2 — 130-мм двухорудийная башня универсального калибра; 3, 5 — 25-мм и 45-мм четырехствольные зенитные установки; 4 — РЛС обнаружения воздушных целей; 6 — рубки радиолокационных станций; 7 — командно-дальномерный пост (КДП); 8 — пост командира зенитного дивизиона; 9 — агрегатная стабилизированного поста наводки (СПН); 10 — главный командный пункт (ГКП); 11 — командный пункт связи; 12 — жилые помещения экипажа; 13 — патронные погреба 130-мм орудий; 14 — шпильное отделение; 15 — снарядные погреба 220-мм орудий; 16, 33 — носовые и кормовые дизель-генераторы; 17, 18 — зарядные погреба 220-мм орудий; 19 — помещения пожарных насосов; 20 — артиллерийская кладовая; 21 — боевой информационный пост (БИП); 22 — носовой пост гидрокомпасов; 23 — помещение разматывающего устройства; 24 — центральный артиллерийский пост (ЦАП); 25 — отсек турбогенераторов; 26, 28, 30 — 1-е, 2-е, 3-е котельные отделения; 27, 29, 31 — 1-е, 2-е, 3-е машинные отделения; 32 — агрегатная приборная стрельбой (ПУС); 34 — румпельное отделение

рии для такого калибра. Этот ствол обеспечивал превосходную баллистику.

В боекомплект установки СМ-6 должны были входить бронебойный и фугасный снаряды весом по 176 кг. Заряжание картузное. Вес заряда — 93,5 кг. Вес снаряда — 176 кг. Начальная скорость снаряда — 985 м/с. Дальность стрельбы — 49 410 м. Давление в канале — 3600 кг/см².

Несмотря на такую баллистику, проектировщики из ЦКБ-34 обещали живучесть в 600 выстрелов.

Три орудия помещались в одной башне весом 730 т, из которых 665 т приходилось на вращающуюся часть. Угол возвышения орудия составлял от -4° до $+50^{\circ}$. Скорость вертикального и горизонтального наведения была 11 и 5,5 град/с соответственно.

Толщина лобовой брони башни составляла 250 мм, боковой — 180 мм, а крыши — от 110 до 125 мм. Боекомплект башни — по 120 выстрелов на ствол. Расчет башни — 50 чел. Максимальная скорострельность — 5,8 выстр./мин.

220-мм баллистический ствол СМ-Э77 (с запасной трубой) был сдан заказчику заводом № 221 в декабре 1953 г. К ноябрю 1954 г. все стрельбы на Ржевке из СМ-Э77 были закончены.

Универсальная артиллерия крейсеров проекта 66 была представлена четырьмя двухорудийными 130-мм установками, а зенитные автоматы — шестью счетверенными 45-мм и шестью счетверенными 25-мм установками.

23 декабря 1953 г. Главный штаб ВМС выдал задание Военно-морской академии им. Ворошилова всесторонне оценить основные тактико-технические элементы крейсера проекта 66, что и было выполнено к 1 марта 1954 г. путем проведения исследовательской тактической игры. В качестве противников в артиллерийском поединке рассматривались новейшие американские тяжелые крейсера типа «Де Мойн», вступившие в строй в 1948—1949 гг. и отличавшиеся от кораблей типа «Балтимор» автоматизированными 203-мм артустановками и обладавшие увеличенной вдвое огневой производительностью, а также улучшенной броневой защитой.

Казалось бы, превосходство крейсера проекта 66 в дальнобойности, поражающем действии артиллерии главного

калибра и скорости хода позволяло рассчитывать на несомненное уничтожение корабля противника без риска получить при этом сколько-нибудь серьезные повреждения. Но на деле все оказалось значительно сложнее.

Во-первых, диапазон боевых дистанций 200—260 кабельтовых (37—48 км) нельзя было использовать ввиду невозможности наблюдать даже с помощью артиллерийских РЛС типа «Залп» всплески от падений 220-мм снарядов, а значит, и корректировать огонь. Во-вторых, на дистанциях 150—200 кабельтовых (27—37 км) вероятность попадания в корабль противника была ничтожно мала, так что даже расход всего боекомплекта (1080 выстрелов) не гарантировал вывод из строя крейсера типа «Де Мойн». В-третьих, огневое противоборство на дистанциях 50—150 кабельтовых (9,3—27 км) сводило на нет все преимущества нашего корабля по причине гораздо более высокой огневой производительности и меткости орудий американского крейсера, обладавшего к тому же и столь же мощным бронированием.

В связи с этим заключение Военно-морской академии по скорректированному эскизному проекту 66 было отрицательным. Особо отмечалось явное несоответствие между большим водоизмещением, размерениями и ударной мощностью корабля, недостаточные боекомплект, скорострельность и меткость артиллерии главного калибра (ее огневую мощь предлагалось повысить переходом на 305-мм калибр), неоправданно высокая скорость полного хода (за счет снижения ее до 32 узлов рекомендовалось уменьшить размерения корабля и усилить его бронирование) и, наконец, слабость средств ПВО*.

Тут следует сделать несколько замечаний. Судьба крейсеров проекта 66 решилась не в 1954 г., а весной 1953 г. Автором найден документ, из которого следует, что работы по 220-мм установкам СМ-6 были прекращены письмом Артуправления ВМФ от 8 мая 1953 г. Однако в экспериментальных целях решено было продолжить работы по качающейся части СМ-40. Видимо, прекращение работ по проекту 66 было вызвано интригами Берия, как и по проекту 82.

* По данным С.И. Титушкина (см.: Тяжелый крейсер адмирала Кузнецова. СПб. Гангут. № 6. С. 77).

В предполагаемом же «бою» крейсера проекта 66 с «Де Мойном» деятели из Военно-морской академии подыграли американцам. Трехорудийная башня крейсера типа «Де Мойн» имела максимальную скорострельность 20 выстр./мин*. Так что скорострельность одного ствола у янки была 6,6 выстр./мин против наших 5,8 выстр./мин, а вовсе не 7—10 против наших 3—5 выстр./мин у проекта 66. Далее, вес снаряда у американской 203/55-мм пушки был не 152 кг, как полагали «академики-ворошиловцы», а 120 кг и т.д.

Но самое главное — основной задачей ТКР после 1945 г. стал обстрел береговых объектов. А в этом случае дальность стрельбы 203/55-мм пушек — 27,8 км и 220/65-мм пушек — 49,4 км имела принципиально важное значение.

Увы, воля Берия и его подпевал «академиков» оказалась сильнее здравого смысла. Тем не менее в 1954 г. началось проектирование легкого крейсера проекта 84. Крейсер должен был иметь водоизмещение 14—15 тыс. т, скорость хода 32—33 узла и дальность плавания 5000 миль. Вооружение крейсера должно было состоять из 8 — 180-мм универсальных орудий СМ-45, 12 — 100-мм универсальных орудий в шести двухорудийных башенных установках СМ-52 и 24 — 50-мм автоматов в шести счетверенных артустановках ЗИФ-75. Кроме того, на крейсере должны были базироваться два вертолета.

Для крейсера проекта 84 в ЦКБ-34 были разработаны новые 180/65,5-мм пушки СМ-45 в двухорудийных башнях СМ-48. Дальность стрельбы их 97,5-кг снаряда при начальной скорости 900 м/с составляла 36 234 м (198 каб.). В отличие от старых орудий крейсеров проекта 26 пушка СМ-45 имела не картузное, а отдельно-гильзовое заряжание. Угол возвышения СМ-45 от -3° до $+76^{\circ}$.

Обратим внимание, на крейсерах проекта 26 угол заряжания был $+6^{\circ}30'$, на крейсерах проектов 68 и 68бис — 8° и $8^{\circ}30'$ и т.д. Поэтому для орудий Б-38 крейсеров проекта 68бис скорострельность при углах 0° — 16° , т.е. близких к углу заряжания, была около 7 выстр./мин (что делать, картузное заряжание!), зато при углах $+30^{\circ}$; $+45^{\circ}$ падала до 4,2 выстр./мин, так

* См.: Справочник по иностранным флотам. М.: Воениздат, 1966.

как пушку после выстрела нужно было опускать на угол заряжания.

А вот в башнях СМ-48 угол заряжания был от -3° до $+76^{\circ}$, т.е. заряжание производилось при любом угле возвышения. В результате по проекту скорострельность должна была быть 9—10 выстр./мин. Дотягаемость по высоте (потолок) установки составляла 23 км. Все это вместе взятое делало СМ-48 универсальным орудием, которое могло поражать самолеты на высотах до 23 км, т.е. такие пушки вполне могли сбить даже неуловимый «Локхид» У-2.

В башнях СМ-48 имелась РЛС управления огнем. Лобовая броня башни составляла 155 мм, боковая — 60 мм, крыша — 75 мм. Вес качающейся части одного ствола был 75 т, вращающейся части башни — 253,5 т, а полный вес двухорудийной установки СМ-48 — 276 т.

В 1954 г. ЦКБ-34 разработало предэскизный проект 180-мм двухорудийной башенной установки, но вскоре работы по ней замедлились ввиду отсутствия согласованного с министерством техзадания. Кстати, и само проектирование крейсера затянулось. Эскизный проект 84 должен был быть закончен во II квартале 1958 г., а техпроект — в I квартале 1959 г.*.

Пять легких крейсеров проекта 84 планировалось заложить на заводах № 189 и № 444 со сроком ввода в строй в 1964—1965 гг. Но до закладки крейсеров дело не дошло, работы по проекту 84 были прекращены постановлением Совмина от 25 августа 1956 г. на стадии эскизного проектирования. Тем же постановлением были прекращены работы по 180-мм установке СМ-48.

Несколько слов стоит сказать о проектировании МЛК, так называемых малых легких крейсеров. (Эх! Любили наши адмиралы словоблудие!) По их мнению, МЛК должны были вести борьбу с легкими небронированными и слабо бронированными кораблями противника (эсминцами, лидерами и малыми легкими крейсерами со 127—133-мм артиллерией), с толщиной бортовой брони 76—88 мм и палубы — 51 мм.

* ГАНХ им. Плеханова. Ф. 7537. Оп. 1. Д. 741. Ф. 8899. Оп. 1. Д. 1927.

В 1939—1941 гг. ОКБ-196 разработало ряд инициативных проектов малых легких крейсеров, получивших в целом положительную оценку Наркомата ВМФ. Среди них: предэскизный проект малого легкого крейсера дальнего действия МК-4 водоизмещением около 8000 т с тремя двухорудийными 152-мм установками МК-4 и предэскизный проект малого крейсера с универсальной артиллерией МК-6 водоизмещением 7800 т с пятью двухорудийными 130-мм универсальными установками МК-18.

Техпроект палубно-башенной двухорудийной установки МК-18 был выполнен в 1940 г. на заводе им. Сталина (ЛМЗ). 130-мм качающуюся часть Б-51 спроектировали в 1939 г. в КБ завода «Большевик» в двух вариантах: с длиной ствола в 47 и 44 клб. В отличие от других отечественных 130-мм пушек (Б-13, обр. 1913 г. и др.) Б-51 имела не поршневой, а клиновой затвор и не картузное, а унитарное зарядание (вес патрона составлял 55 кг). Причем подача патронов впервые была полностью автоматизирована. Патроны из погреба подавались двумя элеваторами до уровня пола неподвижной платформы перегрузочного отделения. Далее также элеватором производилась подача до поста АУТ, где после установки трубки патрон помещался в лоток зарядания, а затем — в зарядник. При совмещении зарядника с осью орудия автоматически включался досылатель.

Угол вертикального наведения установок МК-18 составлял -5° ; $+85^{\circ}$, скорость наведения орудий: по вертикали — 10 град/с, по горизонтали — 20 град/с.

Первоначально 130-мм артустановки МК-18 предназначались для большого эсминца проекта 35*, поэтому круговая броня башни имела толщину только 6 мм.

Параллельно ОКБ НКВД разработало проекты малых крейсеров дальнего действия: вариант МК-3 водоизмещением 7760 т и вариант МК-5 водоизмещением 8130 т. Каждый из вариантов был вооружен тремя двухорудийными 152-мм установками МК-4.

* ТТЗ на эсинец проекта 35 утверждено наркомом Н.Г. Кузнецовым 8 марта 1940 г. Водоизмещение эсминца — 2200 т, скорость — 40 узлов, вооружение: 3 — 2 установки МК-18.

В 1940 г. в ЦКБ-17 под руководством главного конструктора Н.В. Брезгуна был разработан предэскизный проект 47 бронированного лидера водоизмещением 5300 т. Толщина брони лидера составляла 50 мм, скорость полного хода 39 узлов, артиллерия главного калибра — четыре 130-мм двухорудийные башенные установки Б-2-У или МК-18.

Но 28 апреля 1941 г. заместитель наркома ВМФ адмирал Л.М. Галлер утвердил заключение Управления кораблестроения о нецелесообразности дальнейшей разработки ряда проектов, в том числе и МК-6. Причиной этого было то, что «сочетание полноценного бронирования и сильного артиллерийского вооружения при сохранении высокой скорости хода» могло получиться только при увеличении стандартного водоизмещения до 8500 т.

В 1946 г. ЦКБ-17 совместно с ЦНИИВК параллельно с разработкой проектов 68К и 68бис больших легких крейсеров вели предэскизные проработки нового проекта 65 легкого крейсера водоизмещением 8000—8500 т, о котором будет рассказано ниже.

Новым толчком к проектированию малого легкого крейсера стало создание в ОКБ-172 новых скорострельных универсальных установок калибра 130—152 мм. Теперь вся артиллерия крейсера могла вести эффективный зенитный огонь. Замечу, что в ВМФ США существовали подобные корабли — крейсера ПВО типа «Джюно» (шесть двухорудийных 127-мм установок).

Аванпроект МЛК был разработан в шести основных вариантах, главное различие которых было в артиллерии:

Вариант 1: четыре двухорудийные 130-мм установки БЛ-110.

Вариант 2: пять двухорудийных 130-мм установок БЛ-110.

Вариант 3: шесть двухорудийных 130-мм установок БЛ-110.

Вариант 4: четыре четырехорудийные 130-мм установки БЛ-132.

Вариант 5: четыре двухорудийные установки БЛ-115.

Вариант 6: три трехорудийные установки БЛ-118.

В остальном же эти варианты были почти одинаковые.

Зенитные автоматы во всех вариантах были представлены шестью счетверенными 45-мм установками СМ-20 и четырьмя счетверенными установками БЛ-120.

Управление стрельбой артиллерии главного калибра осуществлялось ПУС «Зенит» с помощью РЛС «Якорь», а зенитных автоматов — ПУС «Директор» с помощью РЛС «Клюз». Кроме того, МЛК был вооружен двумя пятитрубными торпедными автоматами ТПА-53.

Толщина бортовой брони МЛК достигала 70 мм в районе цитадели и 20 мм в оконечностях. Верхняя палуба имела 50-мм броню, а нижняя — 35-мм. Считалось, что такая защита обеспечит возможность ведения боя на короткой дистанции, допуская сближение с кораблями противника: вооруженными орудиями калибра до 120-мм — на 40 кабельтовых, калибра 127 мм — на 25 кабельтовых, калибра 133 мм — на 50 кабельтовых.

Стандартное водоизмещение корабля — от 7000 до 8200 т, а полное — от 8500 до 10 000 т.

Рассматривалось два типа газотурбинной установки — мощностью 3—30 тыс. л.с. и 3—36 тыс. л.с., которые позволяли развивать скорость 33—35 узлов.

Согласно расчетам проектантов общий срок строительства малого легкого крейсера при серийном производстве должен был составить до 24 месяцев, в то время как на строительство крейсеров проекта 68бис требовалось 36 месяцев.

Подводя итоги, следует сказать, что в 1946—1954 гг. в СССР были спроектированы крейсера проектов 66, 84 и МЛК, существенно превосходившие любые иностранные аналоги. Причем в отличие от 1938—1941 гг. наши артиллерийские КБ и заводы были способны в срок обеспечить эти крейсера любыми типами оружия от главного калибра до зенитных автоматов. Но, увы, они все стали жертвами волюнтаризма Берия, а затем Хрущева.

Глава 19

Достройка крейсеров проекта 68

28 апреля 1941 г. на Балтийском судостроительном заводе им. Серго Орджоникидзе (№ 189) сошел со стапелей головной крейсер проекта 68 «Чапаев». Второй крейсер, «Чкалов», заложенный на том же заводе, так и остался на стапеле, где его законсервировали при готовности 22,5%. Дело в

том, что 10 июля 1941 г. вышло постановление ГКО о прекращении строительства крейсеров проекта 68.

На заводе № 194 (им. Марти) в Ленинграде первый крейсер «Железняков» был спущен на воду 25 июня 1941 г.

Примерно такая же ситуация сложилась и в Николаеве. Крейсера «Фрунзе» и «Куйбышев» были спущены 30 декабря 1940 г. и 31 января 1941 г. К началу августа 1941 г. готовность «Фрунзе» и «Куйбышева» составляла 33% и 27%. Тем не менее оба корабля можно считать участниками Великой Отечественной войны.

В связи с приближением к Николаеву германских войск недостроенный крейсер «Фрунзе» 9 августа вывели на буксире из Николаева и поздно вечером 11 августа привели в Севастополь. В ночь на 14 августа недостроенный крейсер «Куйбышев» был выведен на буксире из Очакова и к вечеру следующего дня доставлен в Севастополь. Споры нет, главная база, Севастополь, в конце августа 1941 г. была не самым безопасным местом для недостроенных кораблей, и с точки зрения здравого смысла оба крейсера стоило отбуксировать в глубокий тыл — в Батуми или в Потти, где поставить на консервацию. Вместо этого наши мудрые адмиралы начали гонять недостроенные крейсера по всем портам Черного и Азовского морей.

12 августа «Фрунзе» на буксире танкера «Москва» вывели из Севастопольской бухты и отправили в Керчь. На следующий день корабли достигли Керчи, а затем отправились в Камыш-Бурун. 17—18 августа «Куйбышев» был переведен из Севастополя в Мариуполь, т.е. на Азовское море (ждать там немцев?!). 4 октября тральщик «Сахалин» взял на буксир «Фрунзе» и повел его из Керчи в Новороссийск. 8 октября три буксира увели «Куйбышев» из Мариуполя, прошли Керченский пролив и отвели крейсер в Феодосию. И лишь 13 октября оба недостроенных крейсера оказались в Новороссийском порту.

Невольно возникает вопрос: а что, нашим адмиралам в августе—октябре 1941 г. делать было нечего? Ведь проводка корпуса каждого крейсера влетала в копеечку, их каждый раз сопровождал конвой из сторожевых кораблей и катеров,

существовала вероятность гибели судов на минах и от бомб люфтваффе.

К 10 апреля 1942 г. крейсер «Фрунзе» оказался в Туапсе, где в 16 ч 15 мин в него попали две германские бомбы среднего калибра. Бомбы пробили броневую палубу и деформировали оба борта в районе 10—60 шпангоутов. Замечу, что фотографии развороченного корпуса «Фрунзе» в 1970—1980-х годах при обысках у любителей истории флота изымались «кагэбэшниками» как «секретные».

23 июля 1942 г. ледокол «Торос» и буксир СП-15 вывели «Куйбышев» из Новороссийского порта. Шли ночами, с заходом на день в Туапсе и в устье реки Хопи, и лишь 28 июля «Куйбышев» привели в Батуми.

В связи с приближением немцев 18 августа 1942 г. командование решило эвакуировать из Туапсе все несамоходные суда. В тот же день в 22 ч 45 мин буксиры СП-10 и СП-16 вывели «Фрунзе» из порта и под конвоем тральщика «Защитник» и катера МО-4 повели его в Поти.

24 сентября 1942 г. буксир СП-15 увел «Куйбышев» из Батуми и на следующий день привел его в Поти.

4 декабря 1942 г. корпус «Фрунзе» был поставлен в Поти в плавучий док, где у него отрезали корму. Корма потребовалась крейсеру «Молотов» (проекта 26бис), который 3 августа 1942 г. был торпедирован итальянским торпедным катером в районе Феодосии, в результате чего кормовая часть длиной 15 м оторвалась и затонула.

Кроме того, часть конструкций корпуса «Фрунзе» пошла на строительство бронекатеров и достройку эсминца «Огневой» проекта 30.

Лишь в октябре 1945 г. «Фрунзе» и «Куйбышев» были отбуксированы из Поти в Николаев, и в начале 1947 г. приступили к достройке крейсеров на заводе № 444.

Крейсера решено было достраивать по скорректированному проекту 68К. Нарком Кузнецов, придавая особое значение скорейшему завершению достройки законсервированных на время войны легких крейсеров 1-й серии, решил оставить на них в качестве артиллерии главного калибра все четыре башни МК-5. В апреле 1945 г. он утвердил «ТТЗ на корректировку проекта 68 с учетом опыта войны». По этому

ТТЗ на крейсерах предусматривалась лишь замена зенитного вооружения — установок Б-54 — на стабилизированные установки С-44 при сохранении их количества, а также прекращенных разработкой установок 66К двадцатью установками В-11. Требовалось также проработать возможности размещения на крейсере и взлета с катапульты одного самолета-разведчика КОР-2 (вместо двух по проекту 68) и двух истребителей типа Як-9К, заменить торпедные аппараты типа 1-Н на более совершенные ТТА-53 и установить два бомбомета.

Стандартное водоизмещение крейсера проекта 68К не должно было превышать 11 250 т, скорость полного хода определялась 32,5—33 узлами, дальность плавания экономическим (17-узловым) ходом — 5700 миль.

Тактико-техническое задание на корректировку проекта 68К было утверждено в апреле 1945 г. В результате проведенных в ЦКБ-17 работ выявилась необходимость увеличить стандартное водоизмещение крейсера до 11 630 т, при этом значительно снижались остойчивость корабля и его непотопляемость, уменьшалась высота надводного бронирования борта за счет увеличения осадки, а также практически полностью расходовался запас боевой плавучести.

По результатам корректировки ЦКБ-17 рекомендовалось ограничиться достройкой по проекту 68К только пяти крейсеров 1-й серии, стоящих на заводах в Ленинграде и Николаеве, но не закладывать новых. А для обеспечения строительства новых крейсеров, предусмотренных десятилетним планом, рекомендовалось, минуя этап эскизного проектирования, разработать проект легких крейсеров 2-й серии.

В 1947 г. начали достраивать пять крейсеров по откорректированному проекту 68К. Быстрее всего шли работы на крейсере «Чапаев». В 1948 г. ЛМЗ изготовил для него первые четыре башни МК-5. Швартовые испытания «Чапаева» начались в январе 1949 г. и завершились в июле того же года. Затем крейсер вышел в Финский залив для проведения заводских ходовых испытаний. В мае—июне того же года на «Железнякове» и «Куйбышеве» также начались швартовые испытания, которые завершились в ноябре 1949 г.

Государственные испытания «Чапаева» начались в конце октября 1949 г. и завершились в середине мая 1950 г. В приемном акте отмечалось, что «легкий крейсер «Чапаев» — головной корабль серии крейсеров, на которых впервые в ВМФ СССР было внедрено комплексное применение отечественных радиолокационных средств для обнаружения и опознавания воздушных и морских целей, управления артиллерийским огнем и гидроакустической аппаратуры для обнаружения подводных целей. Установленные на обоих КДП радиолокационные станции (РЛС) «Редан-2», а на обоих СПН-РЛС «Вымпел-2» обеспечивают центральную побатарейную наводку артустановок главного и универсального калибров. Установленные во II и III башнях МК-5 и во всех башнях СМ-5-1 радиолокационные дальномеры «Штат-Б» надежно, непрерывно и плавно определяют текущую дистанцию до цели при любой видимости» [42. С. 21].

Весь акт был составлен в столь же помпезных тонах. Немедленно начался «звездопад». За создание крейсеров проекта 68К Сталинскую премию I степени получили 19 чел.: конструкторы ЦКБ-17, руководители и ведущие специалисты заводов-строителей и заказчика, которые внесли наиболее значительный вклад в выполнение ответственного правительственного задания. Еще раньше за систему ПУС Сталинскую премию 1950 г. получили 9 чел.

Увы, качество крейсеров проекта 68К оставляло желать лучшего. Служба их в боевом составе флота оказалась существенно короче, чем других крейсеров царского и советского флота (не считая, разумеется, потопленных неприятелем).

Крейсера «Чапаев» и «Железняков» в сентябре 1950 г. подняли Военно-Морской флаг и вошли в состав 4-го флота*. Летом 1951 г. крейсера обогнули Скандинавский полуостров и перешли на Северный флот.

18 апреля 1958 г. «Чапаев» был выведен из боевого состава Северного флота и переклассифицирован в учебный крейсер. Но в этом качестве он пробыл недолго и 6 февраля 1960 г. был полностью разоружен и обращен в плавказарму

* 12 февраля 1946 г. Балтийский флот был разделен на 4-й и 8-й флоты, но 24 декабря 1955 г. вновь слит в один флот (Краснознаменный Балтийский).

ПКЗ-25, а через три года исключен из списков плавсредств ВМФ и отправлен на разборку.

«Железняков», прослужив около 5 лет на Севере, вернулся в Ленинград, где с 14 октября 1957 г. по 5 августа 1961 г. прошел капитальный ремонт, после чего стал учебным крейсером при Ленинградской военно-морской базе. В 1975 г. крейсер был исключен из состава ВМФ и отправлен на разборку.

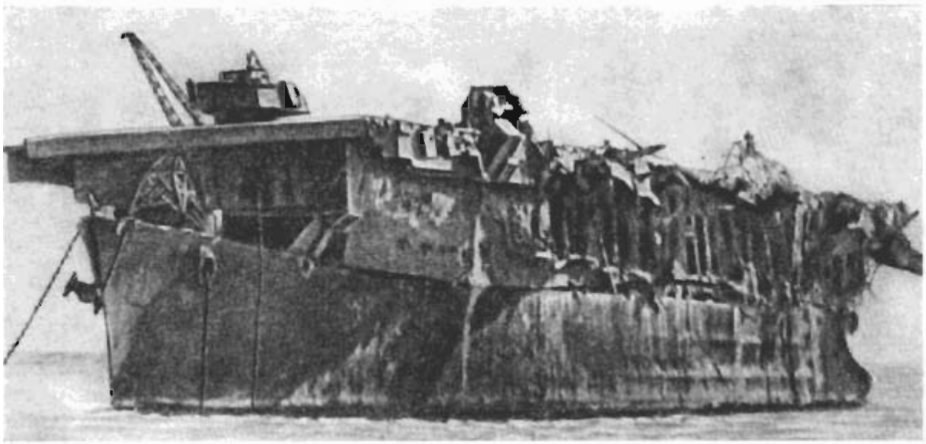
Крейсер «Чкалов» поднял флаг 22 апреля 1951 г. и вошел в состав 8-го флота. 18 апреля 1958 г. «Чкалов» был выведен из боевого состава и переклассифицирован в учебный крейсер и 29 октября того же года переименован в «Комсомолец». С чем связано переименование, можно только гадать: вожди и адмиралы унесли сию тайну в могилу. Можно предположить, что Хрущева раздражало все, что хотя бы косвенно было связано со Сталиным, а, как известно, Валерия Павловича Чкалова в прессе величали «сталинским соколом». В 1979 г. крейсер был разоружен и отправлен в Либаву для разделки на металл.

Крейсера «Куйбышев» и «Фрунзе» вошли в состав Черноморского флота в августе 1950 г. и апреле 1951 г. соответственно.

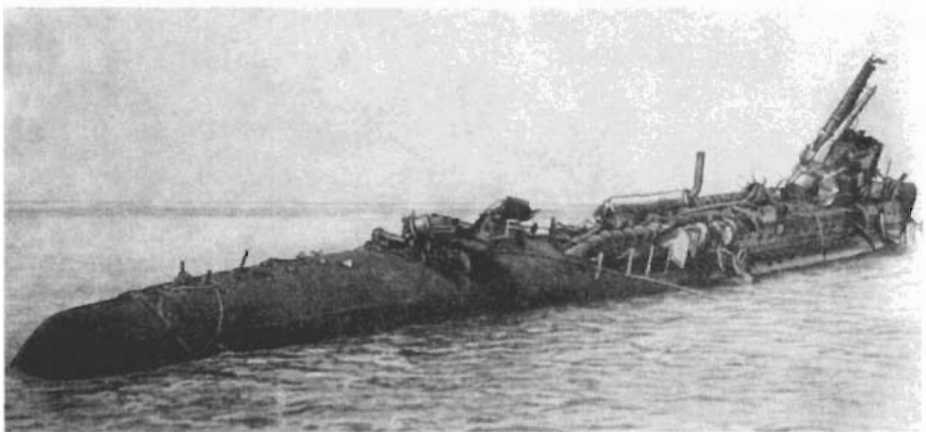
Любопытно, что в 1957 г. на крейсере «Куйбышев» министр обороны Г.К. Жуков отправился с визитом в порт Сплит (Югославия). Некоторые морские историки считают, что Хрущев специально отправил министра не поездом, не самолетом, а именно на боевом корабле, поскольку Хрущев не любил флот, и моряки ему отвечали взаимностью. А это было крайне важно для Никиты Сергеевича, готовившего мини-переворот — свержение Жукова. Замечу, что положение Хрущева в 1957 г. было не столь прочно, и, узнай маршал о подготовке переворота в Министерстве обороны в Москве, ситуация могла бы измениться коренным образом.

18 апреля 1958 г. крейсера «Фрунзе» и «Куйбышев» были переклассифицированы в учебные. В этом качестве они прослужили недолго, и 6 февраля 1960 г. был отправлен на металлолом «Фрунзе», а 24 апреля 1965 г. — «Куйбышев».

Так быстро и, можно сказать, скучно закончилась история легких крейсеров проекта 68К.



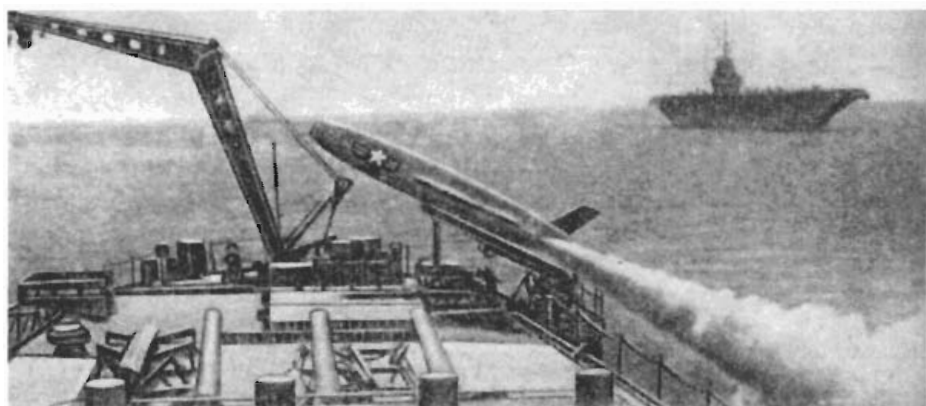
Вид на левый борт авианосца «Индепенденс», поврежденного при воздушном взрыве атомной бомбы на Бикини 1 июля 1946 г.



Повреждения, полученные подводной лодкой при воздушном взрыве атомной бомбы на Бикини 1 июля 1946 г.



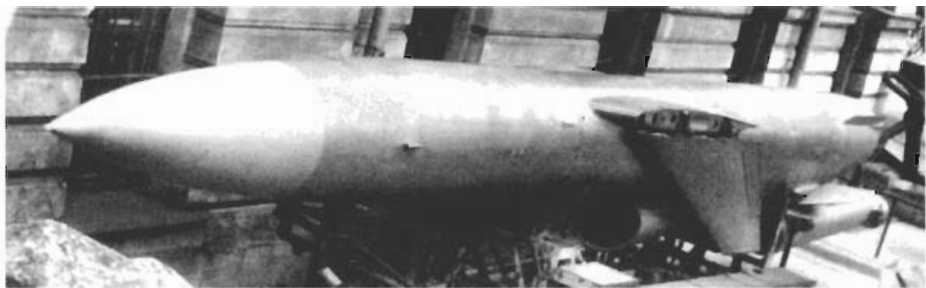
Комплекс береговой обороны «Сопка»



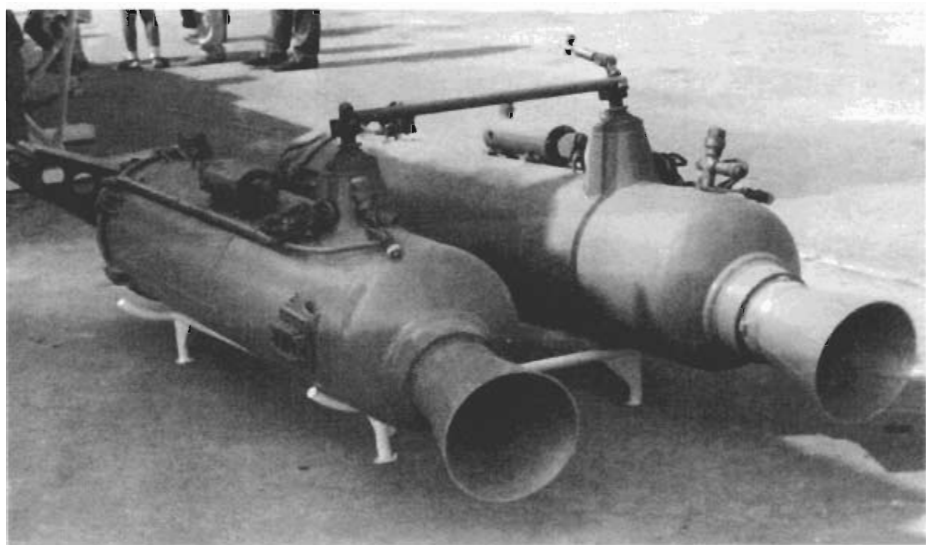
Старт самолета-снаряда «Регулус-1» с борта крейсера



Самолет-снаряд «Лун» — американская копия ФАУ-1



Противокорабельная крылатая ракета П-6



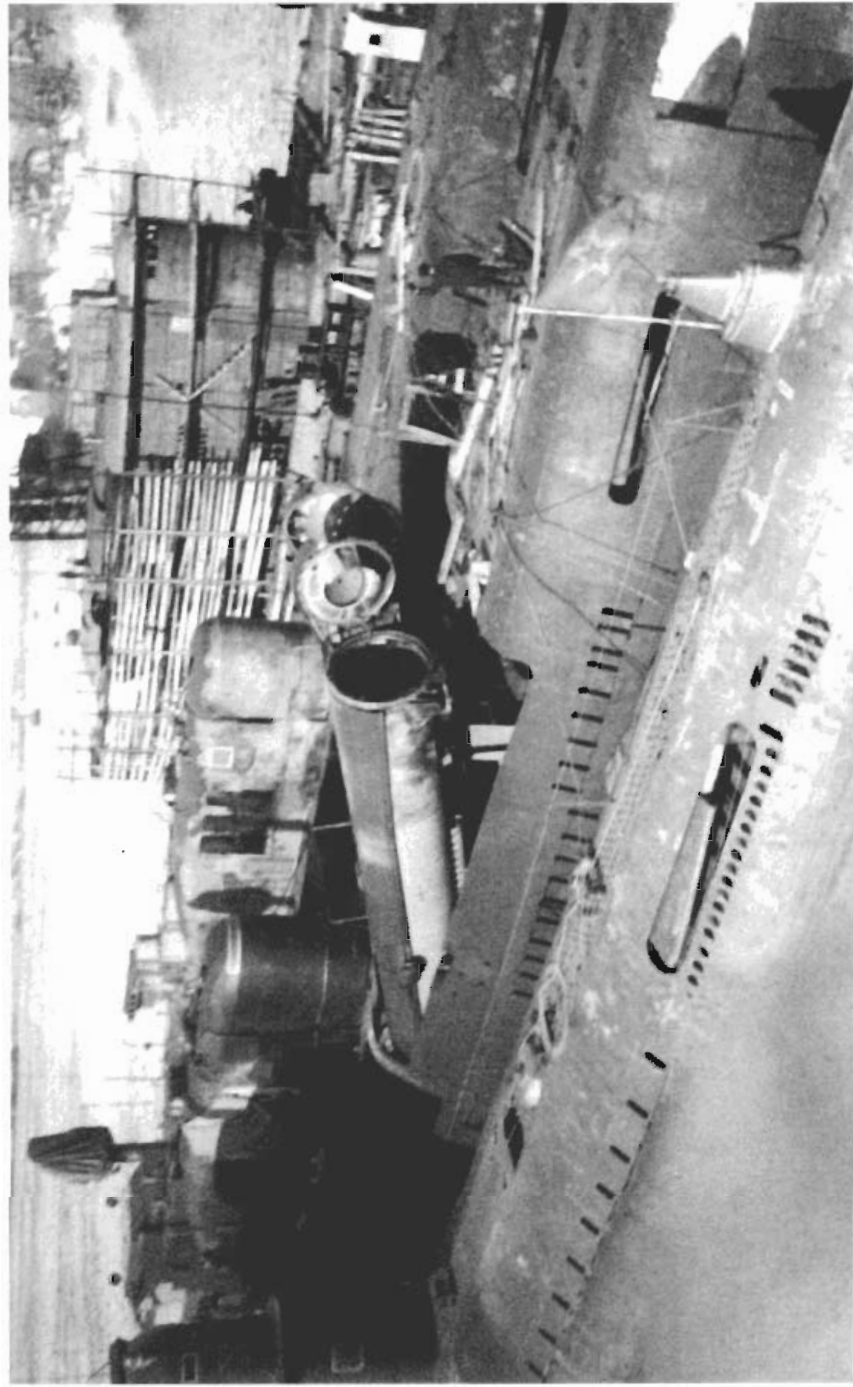
Пороховые ускорители ракет П-5, П-6 и П-35



Конструктор авиационной,
ракетной и космической техники
В.Н. Челомей



Н.С. Хрущев на яхте «Ангара». 1958 г.



Подводная лодка пр. 651. Открыта крышка пусковой установки для ракет П-5



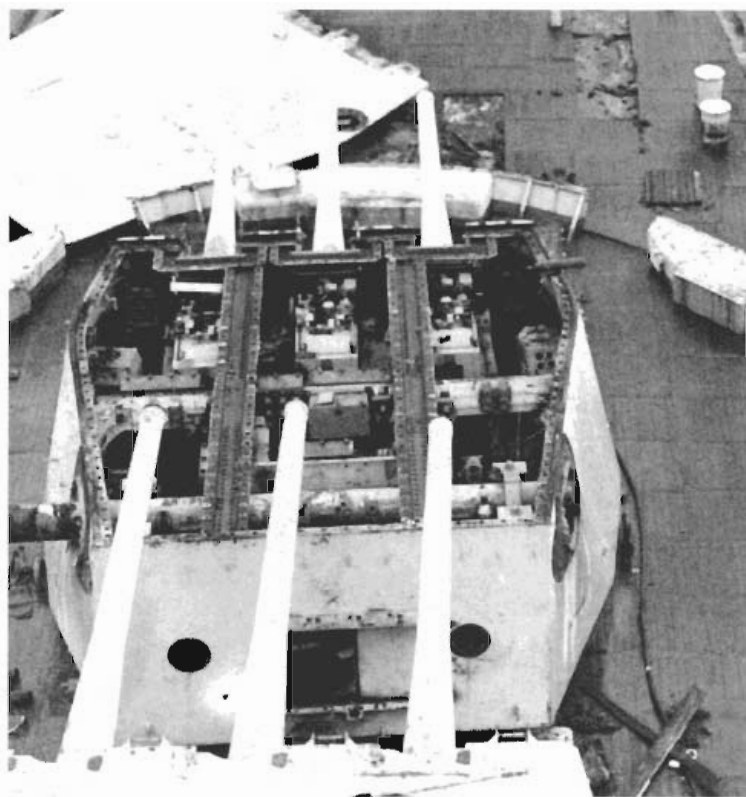
Пуск противокорабельной ракеты «Прогресс» с береговой мобильной установки



Попадание ракеты «Прогресс» в теплоход «Верещагино»



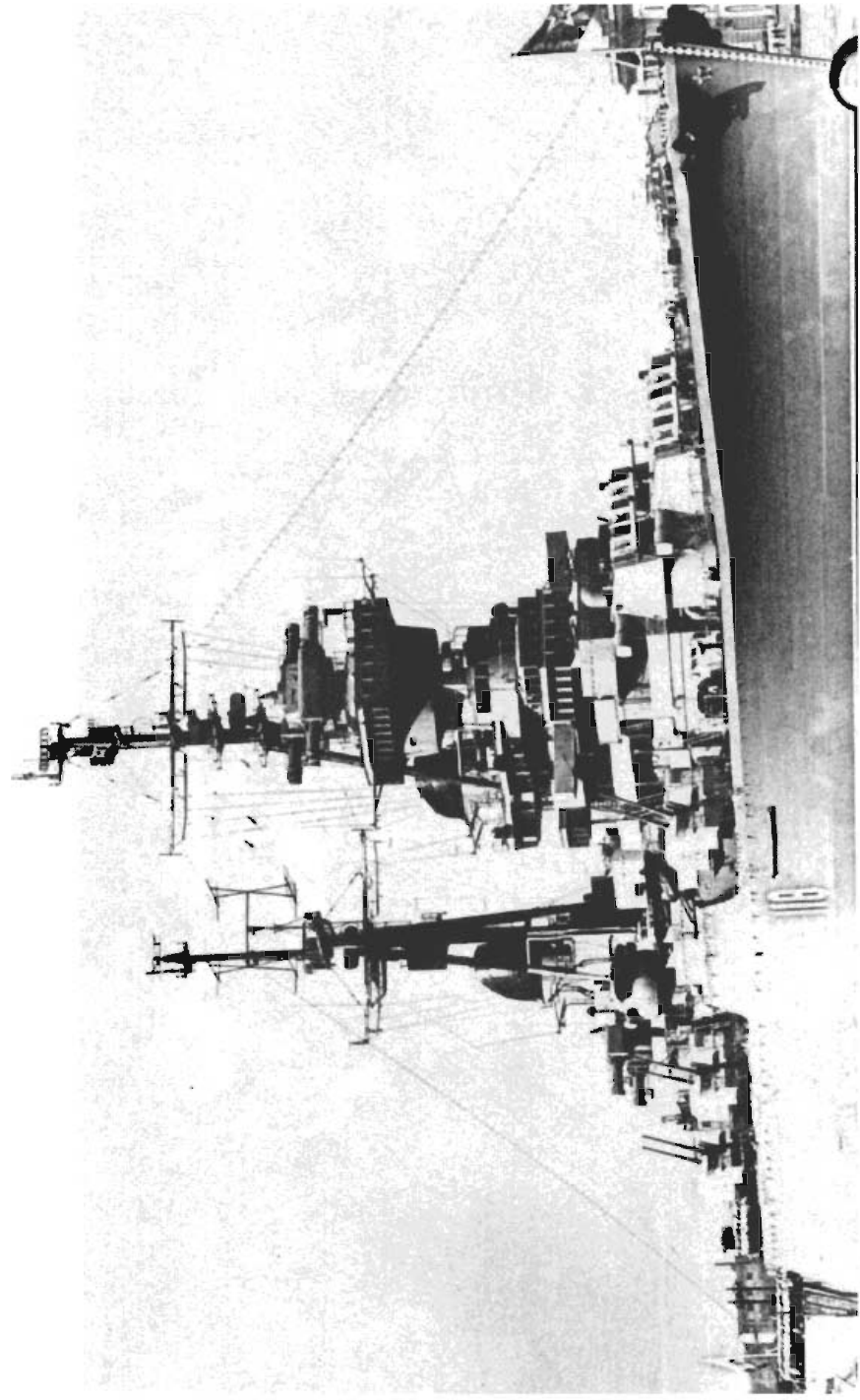
Крейсер «Комсомолец» проекта 68К



152-мм трехорудийная башенная установка МК-5бис со снятой башней



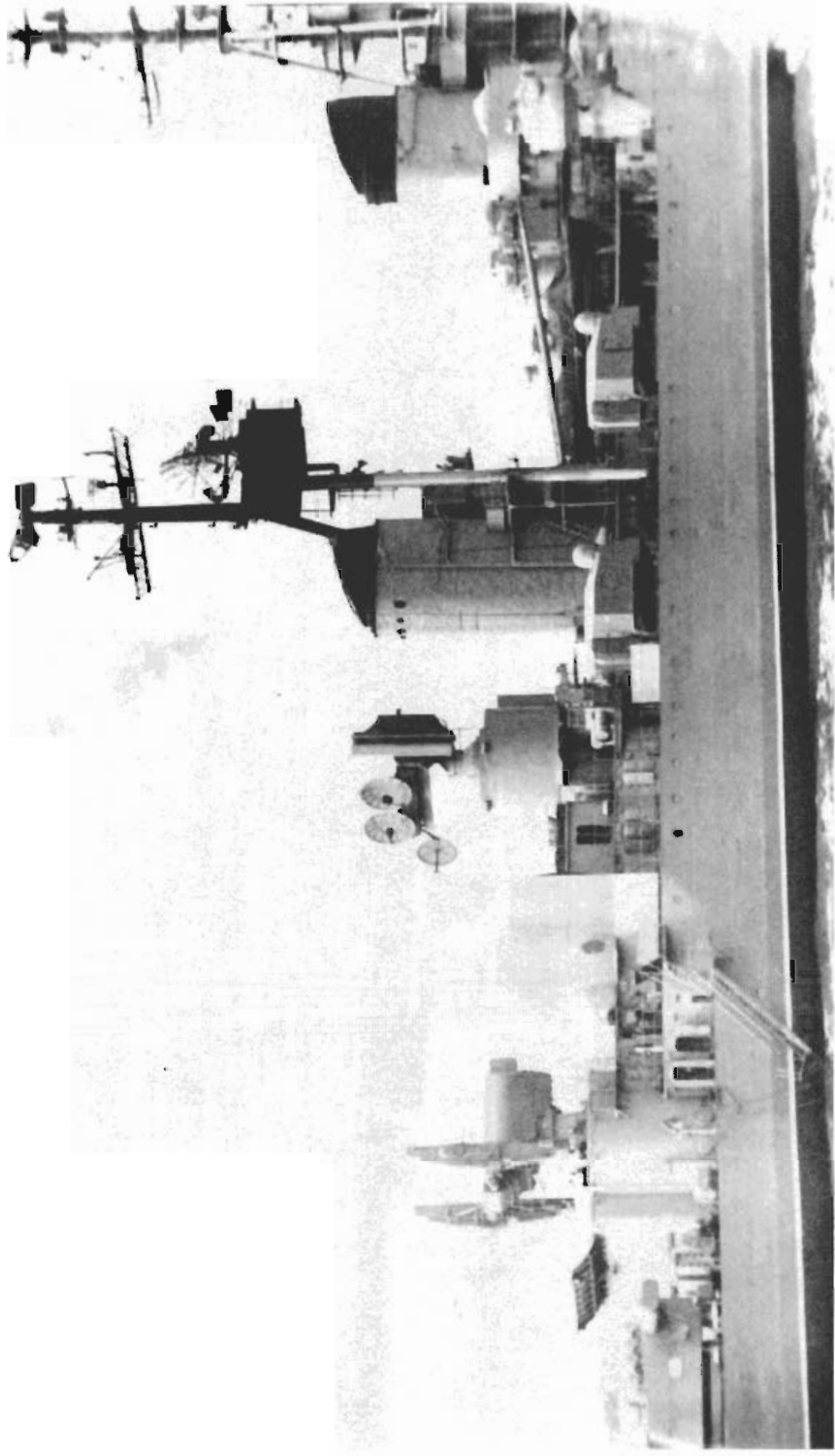
152-мм башенная установка МК-5бис на крейсере «Октябрьская революция»



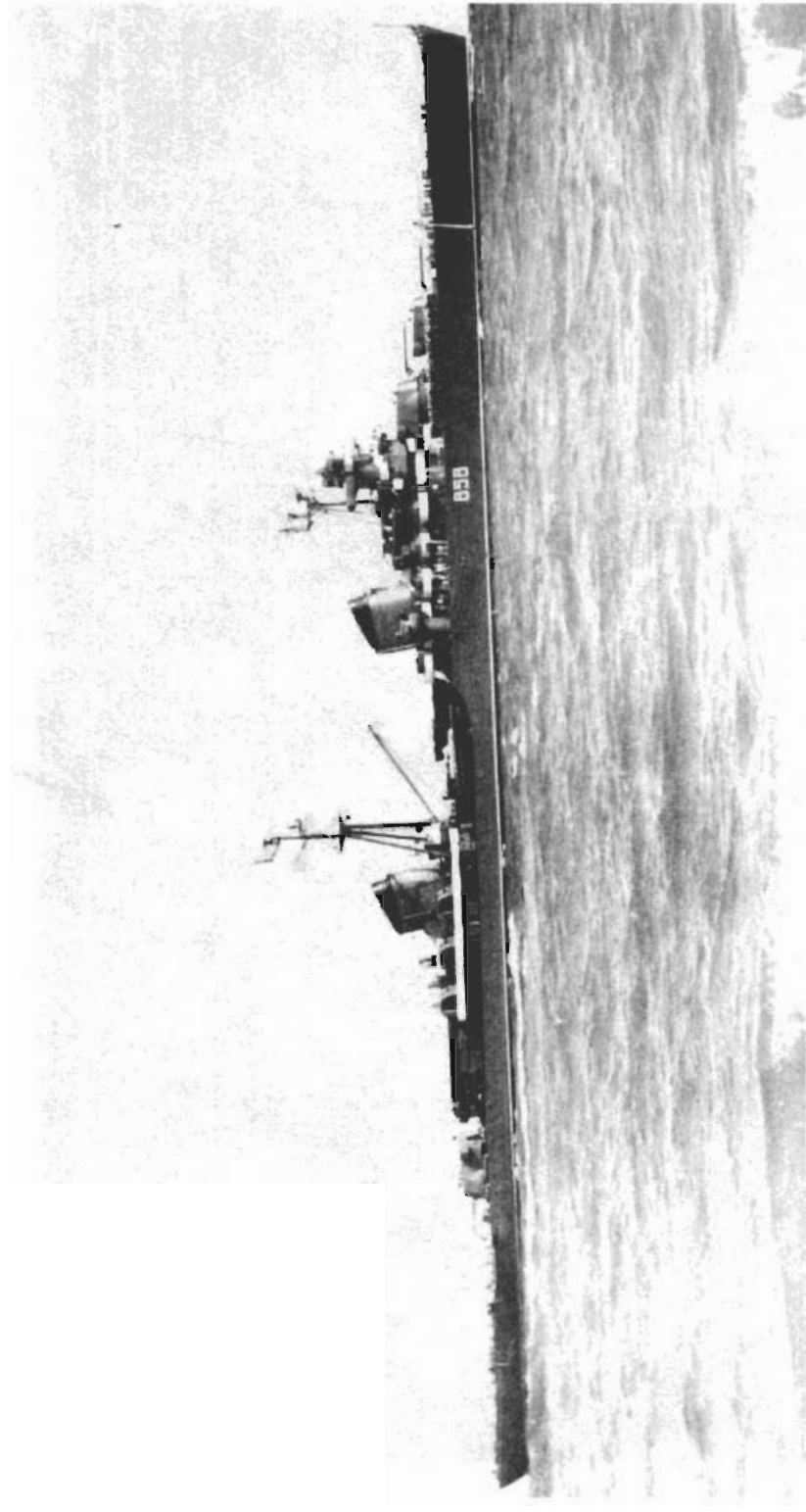
Крейсер «Октябрьская революция». Ленинград, июль 1967 г.



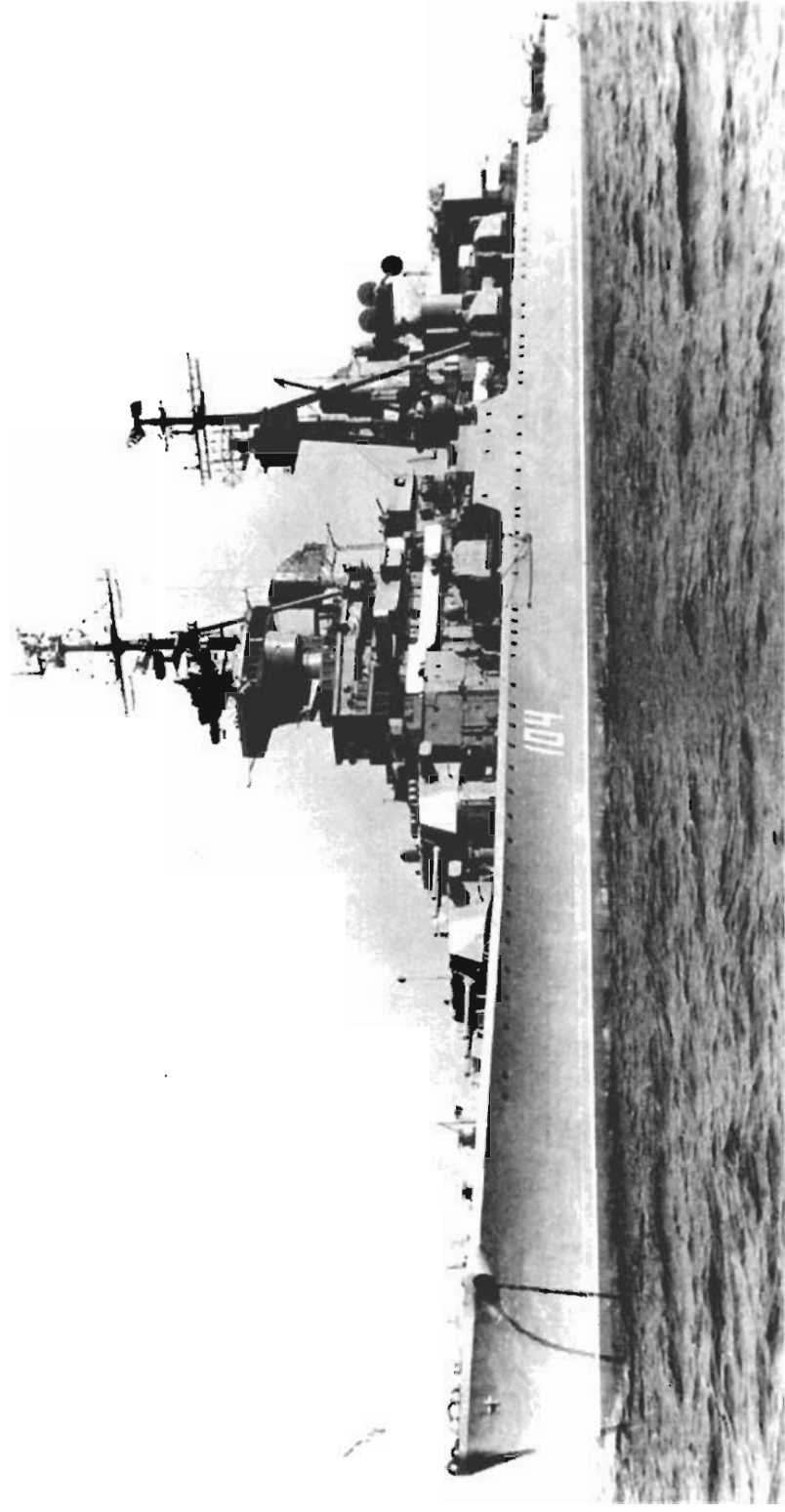
Крейсер «Дмитрий Пожарский». Владивосток, декабрь 1978 г.



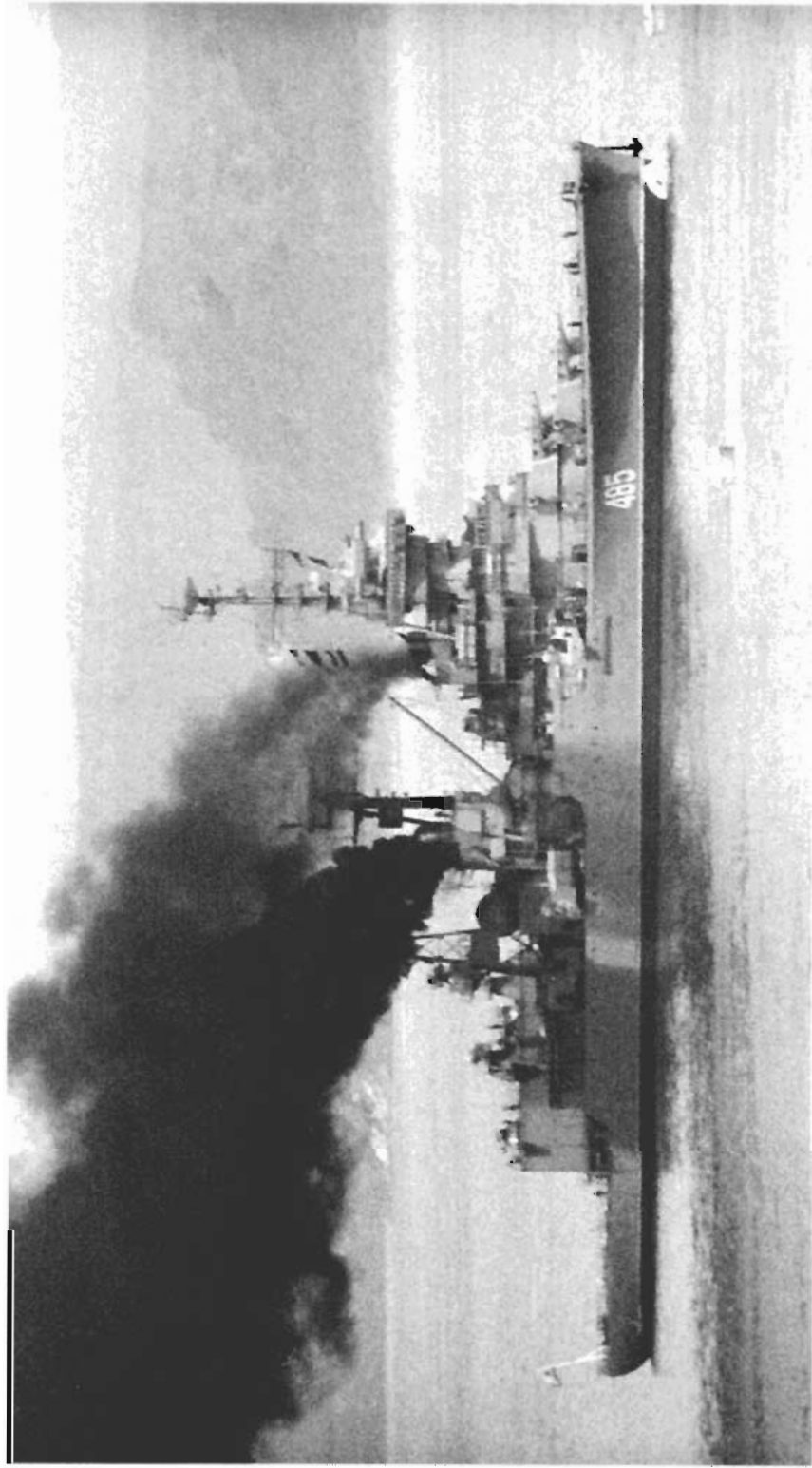
Крейсер «Дзержинский» с ЗРК «Волхов-М» (М-2)



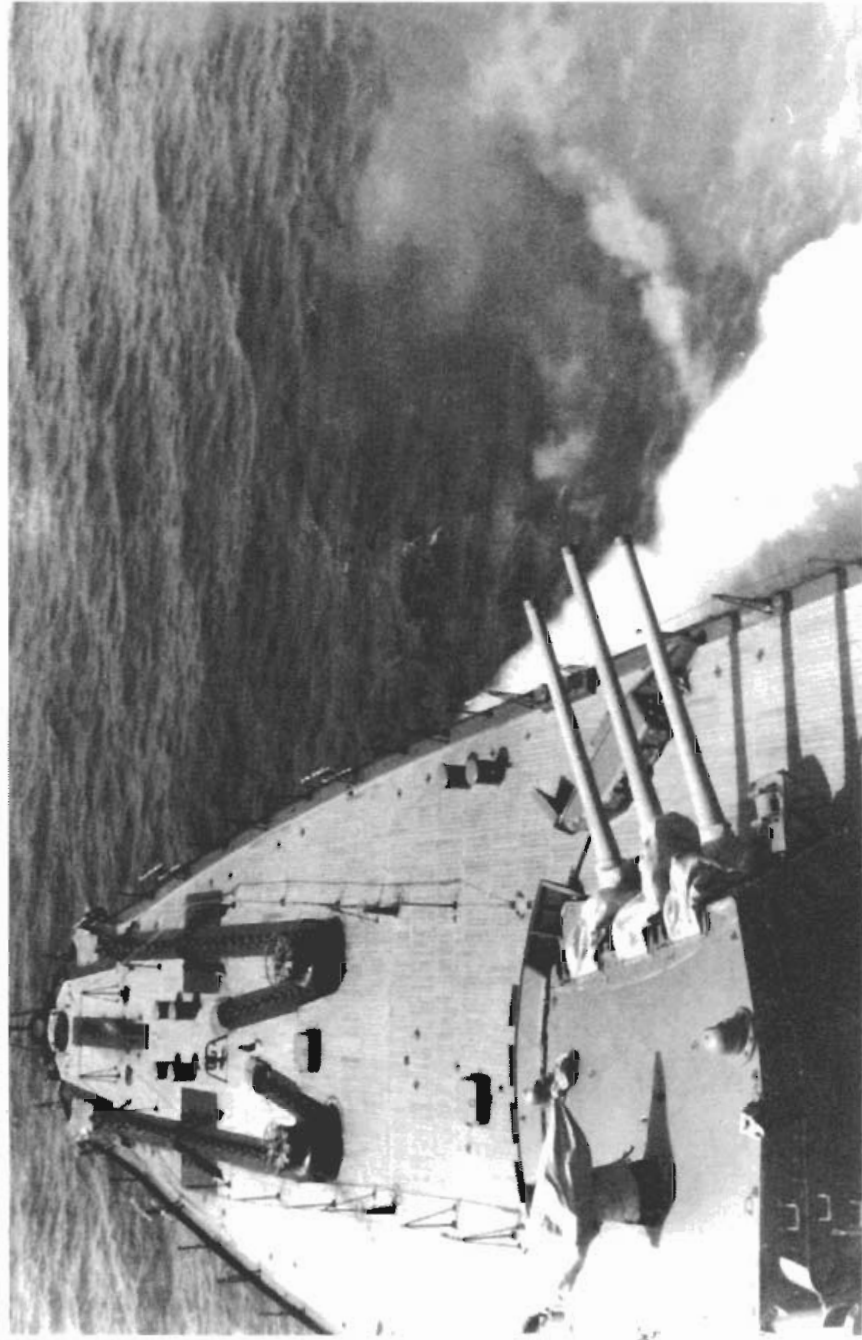
Крейсер «Слава» (бывший «Молотов») в Средиземном море



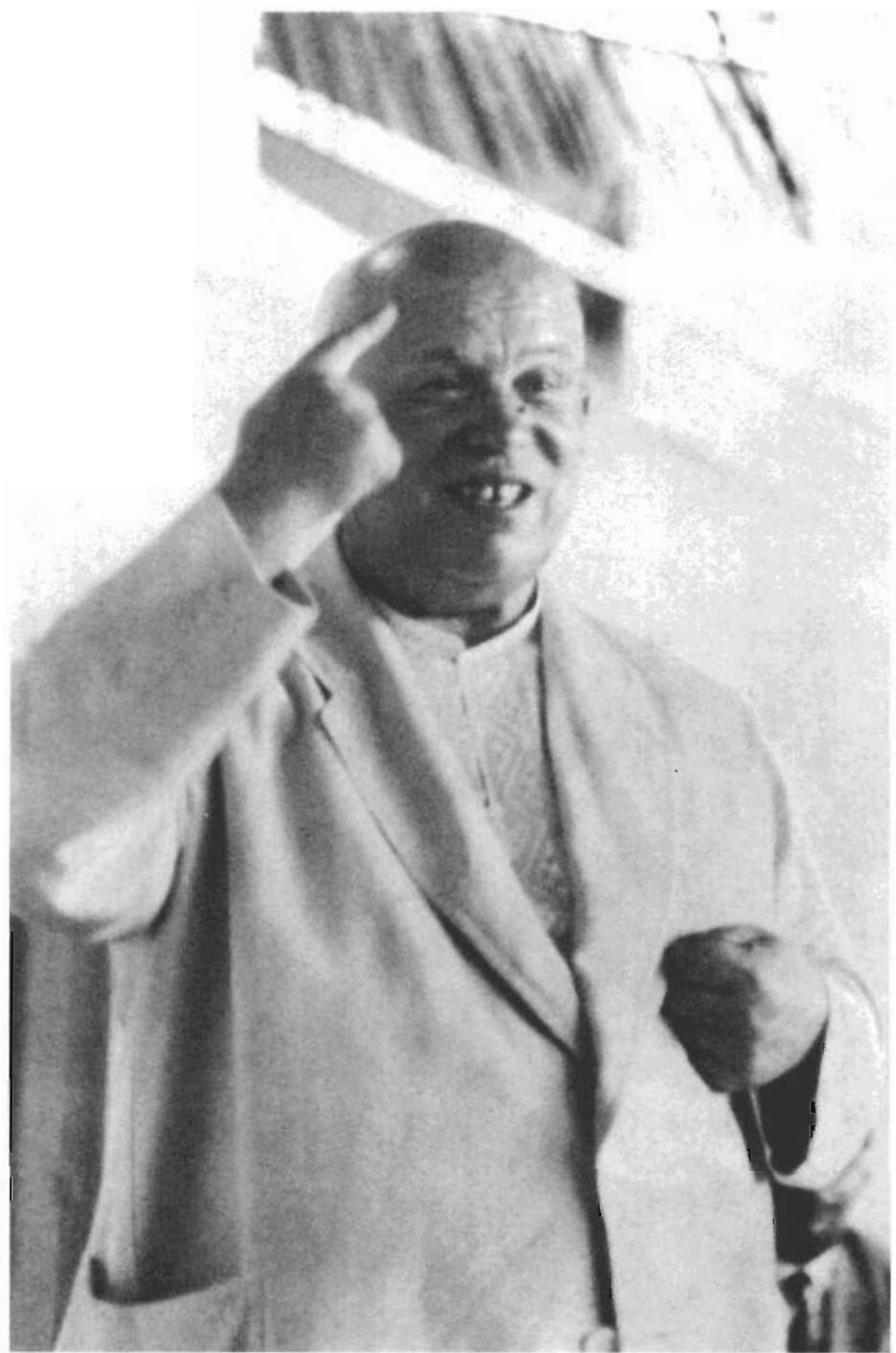
Крейсер «Дзержинский» в Средиземном море



Крейсер «Адмирал Сенявин» после модернизации по пр. 68У2



Залп главного калибра крейсера пр. 68бис



Н.С. Хрущев. 1961 г.

Глава 20

Легкие крейсера проекта 68бис

Проект крейсеров 68бис был создан в 1944—1945 гг. на базе проекта 68. Учитывая ухудшение кораблестроительных параметров, предлагалось по измененному проекту 68К достроить только 5 крейсеров довоенной закладки — «Чапаев», «Железняков», «Фрунзе», «Куйбышев» и «Чкалов», еще 7 кораблей построить по проекту 68 бис, а с 1949 г. строить легкие крейсера по проекту 65. Всего предусматривалось к закладке 18 крейсеров проекта 65.

ТТЗ на проектирование крейсеров проекта 65 было выдано еще в сентябре 1945 г. Проект 65 был выполнен в двух вариантах — со 152-мм и 180-мм артиллерией. Но в 1947 г. при рассмотрении проектов крейсеров И.В. Сталин настоял на принятии решения, в котором говорилось: «Принять для легких крейсеров главный калибр 152 мм, всемерно форсировать достройку крейсеров проекта 68К, разработку нового проекта 65 прекратить, высвободить конструкторские силы для завершения технического проекта 68бис и разработки эскизного проекта 82».

В январе 1947 г. были выданы уточненные ТТЗ на проектирование крейсеров проекта 68бис. Работы по проекту вело ЦКБ-17 под руководством главного конструктора А.С. Савичева. Для ускорения работ ЦКБ-17 миновало стадию эскизного проекта и приступило к работе над техническим проектом.

В 1947 г. был утвержден технический проект 68бис. В 1949 г. руководство ВМФ решило установить на крейсера новые РЛС и средства связи системы «Победа», в связи с чем была произведена коррекция проекта 68бис.

Для крейсеров проекта 68бис впервые в СССР была специально разработана технология формирования цельносварных корпусов кораблей из секций весом до 100—150 т. Броневые плиты применялись не только как защитные, но и как несущие конструкции, что также было новшеством для отечественного судостроения.

Благодаря созданию новой марки низколегированной сваривающейся стали СХЛ-4 с пределом текучести 40 кгс/мм² удалось сделать корпус крейсера полностью сварным. Электросварка корабельных корпусов оказалась достаточно сложной проблемой. Тут во многом помогли опыт и технология, заимствованные на германских верфях, где в 1945—1948 гг. «собирали трофеи» десятки наших инженеров-судостроителей.

Первый корабль серии «Дзержинский» был заложен на заводе № 444 в Николаеве. Однако вскоре в корпусе корабля образовались трещины из-за низкого качества стали. В результате днищевую часть корпуса «Дзержинского» пришлось разобрать. Качество стали улучшили, и «Дзержинский» был заложен во второй раз. Интересно, что за это наказаний никому не последовало в связи со специальным указанием Сталина: «Наказывать никого не будем». Новая сталь оказалась высокого качества, и больше ни в процессе строительства, ни при эксплуатации кораблей дефектов стали не отмечалось.

Впервые в практике отечественного судостроения крейсер «Свердлов» в 1950 г. был введен в Кронштадтский док, где замеры прогиб и перегиб корпуса при различных нагрузках. Был проведен отстрел натурального отсека и боевой рубки крейсера проекта 68бис.

Вес корпуса (с броней) составил 65% от стандартного водоизмещения, т.е. около 8600 т, а вес брони — 22% от стандартного водоизмещения, т.е. около 2910 т.

Толщина броневых пояса от 32 до 170 шпангоута составила 100 мм, а в оконечностях — 20 мм. Нижняя палуба — 50 мм и 20 мм в оконечностях. Носовой траверс — 120 мм, кормовой — 100 мм. Боевые рубки: бок — 130 мм, палуба — 30 мм и крыша — 100 мм. Запасной командный пункт — 10 мм. Бронеканалы — 10 мм. Командно-дальномерный пункт — 13 мм, кожухи дальномеров — 10 мм. Стабилизированный пост наводки (СПН-500) — 10 мм, его барбет — 10 мм. Колосники и решетки шахт машинно-котельных вентиляторов — 125 мм. Рулевое и румпельное отделения: переборки — 100 мм, нижняя палуба — 50 мм.

Труба защиты проводов — 50 мм. Посты внутри башнеподобной мачты ниже боевой рубки — 10 мм.

Конструктивная подводная защита от воздействия торпед и мин включала, кроме традиционного двойного дна, систему бортовых отсеков (для хранения жидких грузов) и продольных переборок.

Непотопляемость корабля была обеспечена при затоплении трех любых смежных главных водонепроницаемых отсеков.

Главная энергетическая установка крейсеров проекта 68бис, как и на кораблях проектов 26, 26бис и 68К, состояла из шести главных паровых котлов и двух главных турбозубчатых агрегатов, работа которых обеспечивалась вспомогательными механизмами, теплообменными аппаратами, системами и устройствами, а также трубопроводами с арматурой. Размещение установки было также аналогичным принятому на крейсерах указанных проектов.

Главные турбозубчатые агрегаты типа ТВ-7 номинальной мощностью 55 тыс. л.с. каждый развивали максимальную мощность на переднем ходу корабля 118—128 тыс. л.с., а на заднем — 25,2—27 тыс. л.с. В отличие от аналогичных механизмов кораблей проектов 26 и 26бис ГТЗА крейсеров проекта 68бис оборудовались направляющими лопатками регулировочной ступени с активным профилем, что с точки зрения усталостной прочности металла конструкции считалось более надежным. Агрегаты ТВ-7 изготавливались на Харьковском турбогенераторном заводе.

Котельное топливо (мазут) хранилось в междудонном пространстве (1590 т) и в бортовых отсеках (1830 т). Дополнительно 200 т мазута могли приниматься в кормовые дифференциальные и 300 т — в нефтеперегрузочные и расходные нефтяные цистерны.

Запасы провизии, топлива, масла, питательной и пресной воды (с учетом действия опреснительных установок) обеспечивали автономность до 30 суток и дальность плавания до 9000 миль.

Артиллерия главного калибра состояла из двенадцати 152-мм пушек Б-38, помещенных в четыре трехорудийные

башни МК-5бис. По проекту крейсера 68бис могли действовать орудиями главного калибра в шторм силой до 6 баллов включительно, а также после взрыва ядерного заряда мощностью до 1 мегатонны на расстоянии 700—800 м от корабля.

Система ПУС «Молния АЦ-68бис» для управления артиллерийским огнем главного калибра была разработана в НИИ-303 в 1947—1949 гг. и с 1949 г. изготавливалась заводом № 212. По решению Минсудпрома и Министерства ВМС от 28 мая 1949 г. проект был переработан в связи с установкой новых РЛС «Залп» и «Заря» и в название ПУС была добавлена буква «А». В период монтажа на корабле исключили приборы автоматического управления прожекторами в связи со снятием их.

Для ведения стрельбы в зависимости от характера появившейся цели, различных условий видимости и состояния моря, а также для обеспечения стрельбы при боевых повреждениях система ПУС «Молния АЦ-68бис А» могла работать по трем независимым схемам: основной, резервной и башенной.

Основная схема включала приборы центрального поста с основными счетно-решающими приборами: центральным автоматом стрельбы — прибором 1-ГМ и универсальным преобразователем координат — прибором 7УГ.

Резервная схема включала приборы резервного поста с резервным автоматом стрельбы прибором 1-Р, вырабатывающим данные центральной наводки.

Башенная схема в случае самоуправления включала приборы управления стрельбой башни с башенным автоматом стрельбы — прибором 1-Б и прибором 142.

Кроме того, система ПУС «Молния АЦ-68бис А» обеспечивала одновременное использование основной и резервной схем при стрельбе по четырем целям. В этом случае данные центральной наводки вырабатывались для одной цели — в носовом центральном посту, для второй — в кормовом центральном посту, для третьей — прибором РАС одного борта, для четвертой — прибором РАС другого борта.

Основными исходными данными при стрельбе с использованием основной схемы управления огнем являлись: курсовой угол свой; дистанция до цели; скорость своего корабля; курс своего корабля; бортовая и килевая качки или угол крена.

Курсовой угол свой нестабилизированный определяется визирами центральной наводки ВМЦ-5 в носовом и кормовом командно-дальномерных постах, бортовыми визирами ВЦУ в боевой рубке, визирами МБ-6 во II и III башнях и РЛС «Заря». Визеры ВМЦ-5 обоих КДП имели угол обзора 360°. Визеры боевой рубки, визеры II и III башен и РЛС «Заря» являлись резервными для определения курсового угла своего нестабилизированного.

Курсовой угол свой стабилизированный определяется аппаратурой РЛС «Залп»нос и «Залп»корм, имеющих антенну, стабилизированную по качке и курсу.

Дистанция до цели определяется четырьмя дальномерами ДМ-8-1 (по два на каждом КДП), четырьмя башенными дальномерами ДМ-8-2 (по два в каждой башне) и аппаратурой РЛС «Залп»нос, «Залп»корм, «Заря», «Риф» и во II и III башнях «Штаг-Б».

Скорость своего корабля поступала в оба центральных поста от датчиков лага «Гаусс-50», или ее величину устанавливали в приборе 1-ГМ по команде.

Курсовой угол поступал в оба центральных поста от носового или кормового поста «Компонент» или от носового гиropоста в носовой центральный пост и от кормового гиropоста в кормовой центральный пост.

Бортовая и килевая качки поступают в оба центральных поста от носового или кормового поста «Компонент».

На основании полученных исходных данных основные счетно-решающие приборы систем 1-ГМ и 7-УГ решали задачу стрельбы и вырабатывали данные центральной наводки горизонтального и вертикального наведения, которые передавались в башни.

Резервная схема управления огнем артиллерии главного калибра обеспечивала выработку данных центральной наводки в случаях: необходимости быстро открыть огонь; разде-

ления огня по трем или четырем целям; выхода из строя основной схемы.

При ведении огня с использованием резервной схемы возможны: стрельба по одной или двум морским целям; стрельба с якоря по одной или двум невидимым береговым целям при наличии видимого ориентира.

Командно-дальномерный пост КДП2-8 СМ-18-1 для крейсеров проекта 68бис был спроектирован в ЦКБ-34 и изготовлен Ижорским заводом им. Жданова. В отличие от КДП2-8 СМ-18 крейсеров проекта 68К в СМ-18-1 изъята РЛС «Редан-2» и установлен прибор 61 РЛС «Заря».

На крейсере имелось два КДП. Носовой командно-дальномерный пост (НКДП) расположен на фок-мачте, а второй, кормовой командно-дальномерный, пост (ККДП) — на кормовой мачте.

НКДП являлся главным командным постом управления огнем, ККДП — резервным командным постом управления огнем. Оборудование обоих постов одинаковое. Вес НКДП — 27 356 кг, вес ККДП — 28 036 кг. Каждый КДП обслуживался расчетом из 8 чел. КДП был защищен 13-мм броней и вращался на шаровом погоне с 30 шарами диаметром 60 мм.

В состав оборудования КДП входили визир центральной наводки ВМЦ-5 и два стереоскопических дальномера восьмиметровой базы ДМ-8-1. Дальномеры измеряли дистанцию от 24 (4392 м) до 250 (45 750 м) кабельтовых.

В башнях МК-5бис размещались приборы ПУС, обеспечивавшие:

- 1) автономное наведение башен и орудий с помощью дистанционного управления УРС;
- 2) полуавтоматическое наведение с помощью ручного управления УРС;
- 3) ручное управление с отключенными УРС.

В каждой башне размещались приборы: визир ВБ-1 для командира башни, башенный визир горизонтального и вертикального наведения МБ-6, стереоскопический дальномер восьмиметровой базы ДМ-8-2 и др. Пределы работы дальномера 24 — 250 кабельтовых. Кроме того, во II и III башнях размещалась аппаратура РЛС «Штаг-Б».

Универсальная артиллерия крейсера состояла из шести 100-мм двухорудийных стабилизированных установок СМ-5-1.

Начиная с пятого корабля серии использовались установки СМ-5-1с, имевшие мелкие конструктивные изменения по сравнению с СМ-5-1.

Система ПУС «Зенит-68бис А» предназначалась для управления стрельбой универсальной артиллерии и выдачи целеуказания малокалиберной зенитной артиллерии.

В нее входили два центральных поста с центральным автоматом стрельбы ЦАС-1 и универсальным преобразователем координат ПКУ-1 в каждом; два СПН-500 с артиллерийской РЛС «Якорь», зенитным дальномером ДМС-4 и тремя визирами — вертикального, горизонтального наведения и управляющего огнем (пределы измерения дистанции до цели 10—160 кабельтовых, т.е. 1830—29 280 м). Угол стабилизации — $\pm 5^\circ$ по бортовой качке и $\pm 5^\circ$ по килевой качке; башенные приборы ЦН, ЦАС-У, прицелы и радиодальномеры «Штаг-Б».

Система «Зенит-68бис А» соединялась с другими системами и радиолокационными станциями: РЛС обнаружения «Гюйс-2» и «Риф»; системой ПУС главного калибра «Молния АЦ-68бис-А», что позволяло вести огонь главным калибром по воздушным целям; системой артиллерийской гироскопической стабилизации «Компонент»; схемами «Лаб» и «Курс», дающими скорость и курс своего корабля.

В ближней зоне самооборона крейсеров обеспечивалась 16 спаренными 37-мм зенитными автоматами В-11 или В-11М.

Торпедное вооружение крейсеров состояло из двух пятитрубных 53-см торпедных аппаратов типа ПТА-53-68бис с системой приборов управления торпедной стрельбой (ПУТС) «Сталинград-2Т-68 бис», разработанной в МНИИ-1 Минсудпрома и принятой на вооружение в 1953 г. Она обеспечивала три режима наводки — две центральные (автоматическую и полуавтоматическую) и аппаратную. ПУТС сопрягалась со специальной торпедной радиолокационной станцией «Заря» и универсальным торпедным прицелом. Торпедные аппараты ПТА-53 были разработаны в КБ Машиностроения Минсудпрома (главный конструктор Н.К. Цикунов) и приняты на вооружение в 1948 г. Они имели силовую синхрон-

но-следящую передачу, что обеспечивало полуавтоматическое дистанционное и местное наведение с углом обстрела 60° от траверза. ПТА-53-68бис обеспечивали воздушную и пороховую беспламенную стрельбу.

Для приема, хранения и постановки мин на палубе юта (верхняя палуба) устанавливались минные пути с поперечными перекатами. Крейсер мог принять в перегруз 132 мины обр.1908 г., или 76 мин обр.1926 г., или 68 мин КБ. Их сбрасывание при постановке минных заграждений осуществлялось по кормовым скатам.

Кроме того, на крейсере положено было иметь параваны-охранители типа К-1 — 4 рабочих и 4 в запасе.

Несколько слов надо сказать и о радиоэлектронном и гидроакустическом вооружении.

Стрельбовые РЛС состояли из РЛС, обеспечивавших стрельбу орудий главного калибра, — двух РЛС «Залп» и двух радиодальномеров «Штаг-Б»; РЛС, обеспечивавших стрельбу зенитной артиллерии, — двух РЛС «Якорь» и шести радиодальномеров «Штаг-Б»; а также РЛС «Заря», обеспечивавших управление торпедной стрельбой.

РЛС «Залп» прошла государственные испытания в 1950 г. на эсминце «Бесстрашный» на Черноморском флоте, она работала в 3-см диапазоне радиоволн. РЛС имела систему автоматического сопровождения целей по двум координатам и обеспечивала наблюдение всплесков артиллерийских снарядов и соответствующую корректуру стрельбы.

Башенный радиодальномер «Штаг-Б» создан в 1949 г. Он работал в десятиметровом диапазоне радиоволн. Дальность обнаружения им кораблей типа эсминец составляла 22 км, дальность точного сопровождения — 18 км, средняя погрешность в определении дистанции — 15 м.

В РЛС «Якорь» впервые решена проблема совмещения инструментального метода стрельбы зенитной артиллерии с автоматическим сопровождением воздушных целей по трем координатам. РЛС «Якорь» работала в 3-см диапазоне. Опытный образец «Якоря» был создан в 1949 г. и принят на вооружение в 1952 г. Экспериментальные работы, проведенные в 1952—1953 гг. на крейсере «Дзержинский», позволили мо-

дернизировать «Якорь». Станция получила шифр «Якорь-М» и стала основной РЛС управления стрельбой артиллерии универсального калибра крейсеров, эсминцев и сторожевых кораблей.

Первоначально на кораблях проекта 68бис были установлены РЛС обнаружения надводных целей «Риф» и РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-2». Кроме того, было зарезервировано место для РЛС «Фут-Б», «Фут-Н» и навигационной РЛС дальнего действия «Норд» (так и не поступившей на вооружение).

РЛС «Риф» была создана в 1946—1948 гг. в ОКБ-703 Минсудпрома. В 1948 г. она прошла государственные испытания на крейсере «Молотов» и в том же году была принята на вооружение. Станция имела три режима работы — круговой обзор, секторный поиск и слежения за целью. Она обеспечивала: дальность обнаружения крейсера — 35—40 км, эсминца — 25—30 км, тральщика — 20—25 км, подводной лодки в надводном положении — 10—12 км, а ее перископа — 1,5—2 км, торпедного катера — 5—6 км. Станция позволяла также обнаруживать всплески снарядов на дальности до 15 км. Мертвая зона станции составляла 350 м, срединные погрешности определения дальности по индикатору кругового обзора — 1,8 км, по индикатору точной дальности — 15 м, по выносному индикатору — 1,5—2,0% шкалы дальности, срединные погрешности по курсовому углу — не более 0,6°. Станция работала в 10-см диапазоне.

Государственные испытания РЛС «Гюйс-2» проводились на крейсере «Молотов» в 1948 г., в том же году она была принята на вооружение. В режиме кругового обзора станция обеспечивала дальность обнаружения: самолетов типа «Каталина» — 25—80 км в зависимости от высоты полета (50—1000 м), истребителей типа ЛАГТ — 20 км, крейсера — 20 км, эсминца — 15 км, тральщика — 8 км, берега с высотой более 1000 м — 140 км. Мертвая зона по надводному кораблю не превышала 0,7 км, а по самолетам — 1,8—3,4 км. Разрешающая способность по дальности — 0,5 км, по курсовому углу — 4°. Станция работала в метровом диапазоне.

В целях повышения дальности действия, помехозащищенности и других характеристик корабельных РЛС обнаружения в 1953—1956 гг. ОКБ-703 разработало РЛС «Кактус», испытания которой проводились в 1956 г. на крейсере «Дзержинский». Эта станция обеспечивала дальность обнаружения по воздушным целям типа Ил-28 на высоте 9000 м — 300 км, а на высоте 500 м — 104 км, по МиГ-17 — 107 км, по эсминцу — 35 км и имела схему селекции подвижных целей. На базе РЛС «Кактус» были созданы более совершенные станции того же диапазона частот — РЛС «Киль» со щелевой антенной и РЛС «Кливер» с параболической антенной — для вооружения эсминцев и части крейсеров проекта 68бис.

РЛС «Кливер» была принята на вооружение в 1965 г. Она работала в диапазоне 25—50 см. Дальность обнаружения надводных целей составляла 35—40 км, а воздушных — 270—300 км.

На некоторых крейсерах проекта 68бис в 1960-х годах была установлена навигационная РЛС «Дон», принятая на вооружение в 1957 г. Станция работала в 3-см диапазоне. Дальность обнаружения надводных целей — 25 км, воздушных — 50 км.

По проекту крейсера типа «Свердлов» не имели активных средств радиоэлектронной обороны. РЛС активного типа «Коралл», созданная в НИИ-10 Минсудпрома в 1954 г., прошла государственные испытания на крейсере «Дзержинский». Она обеспечивала создание шумовых помех корабельным, самолетным и береговым РЛС в сантиметровом диапазоне волн.

Станция «Краб» того же диапазона была испытана в 1956 г. на крейсере «Адмирал Ушаков». Она обеспечивала защиту от РЛС «Заря» на дальности 10 км, РЛС «Якорь» — 25 км, РЛС «Заря» — 25 км, РЛС ПСБНМ — 8—14 км. РЛС «Краб» была принята на вооружение в 1956 г. и поступила на некоторые крейсера проекта 68бис, в том числе на «Жданов» и «Адмирал Сенявин». В дальнейшем станция имела ряд модификаций, например «Краб-11», принятый на вооружение в 1961 г. и установленный на крейсере «Дзержинский».

Головные корабли проекта 68 имели на вооружении радиолокационную систему опознавания «Факел-МЗ», «Факел-МО». Эта первая отечественная система была создана в НИИ-49 Минсудпрома и в 1952 г. принята на вооружение. По своим характеристикам станция близка к аналогичным станциям радиолокационного опознавания США и Англии периода Второй мировой войны.

На первых крейсерах проекта 68бис, в том числе на «Свердлове», была установлена аппаратура боевого информационного поста (БИП) «Звено», созданная в 1949 г. в НИИ-10 Минсудпрома. В том же году она прошла государственные испытания на крейсере «Молотов» и была принята на вооружение. Аппаратура «Звено» явилась прототипом современных автоматизированных систем управления (АСУ) надводных кораблей и предназначалась для координации работы корабельных средств освещения обстановки, отображения ее на планшетах, обработки информации, наведения истребительной авиации и торпедных катеров. При этом обеспечивалась одновременная обработка данных по 4—5 надводным и 7—9 воздушным целям, наведение одной группы истребителей на одну воздушную цель, двух групп торпедных катеров на одну надводную цель.

В 1950 г. НИИ-10 создал новую, более совершенную электронную аппаратуру БИП «Цель», успешно прошедшую испытания на «Дзержинском» в 1953 г. На базе этой аппаратуры была разработана аппаратура «Планшет», которая поступила на вооружение крейсера проекта 68бис (в том числе «Жданова» и «Адмирала Сенявина»).

На кораблях проекта 68бис устанавливались гидроакустическая станция «Тамир-5Н» и тепlopеленгаторная станция «Солнце-1».

Строительство легких крейсеров проекта 68бис велось на девяти построечных местах четырех заводов — в Ленинграде (№ 189 и № 194), Николаеве (№ 444) и Молотовске (№ 402). Первый корабль серии «Дзержинский» был заложен 21 декабря 1948 г. в Николаеве. Всего в 1948—1954 гг. заложили 23 крейсера проекта 68бис.

Строительство легких крейсеров в 1950—1955 гг.

Проект завод-строитель	Количество сданных кораблей по годам						Итого построено	Недостроено
	1950	1951	1952	1953	1954	1955		
68К, 189	2	—	—	—	—	—	2	—
194	1	—	—	—	—	—	1	—
444	2	—	—	—	—	—	2	—
68 бис, 189	—	—	2	2	2	—	6	3
194	—	—	2	1	—	—	3	1
444	—	—	2	1	1	—	4	1
402	—	—	—	—	1	1	2	2
Итого	5	—	6	4	4	1	20	7

Это была самая крупная серия крейсеров в истории отечественного судостроения. Применение новой технологии позволило сократить сроки их постройки почти вдвое. Продолжительность строительства серийных кораблей была доведена до 2,5 лет.

Крейсера проекта 68бис

Названия крейсеров	Хронология строительства крейсеров
Свердлов Заводской № 408	3.12.1947 г. зачислен в списки ВМФ. 15.10.1949 г. заложен на заводе № 189. 15.05.1952 г. вступил в строй. 31.08.1952 г. вошел в состав 4-го ВМФ
Жданов (с 21.02.1989 — КРУ-101) Заводской № 419	1.12.1948 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 11.02.1950 г. заложен на заводе № 189. 27.12.1950 г. спущен. 31.12.1952 г. вступил в строй. 25.01.1953 г. вошел в состав 8-го ВМФ
Александр Суворов Заводской № 436	26.02.1951 г. заложен на заводе № 189. 31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 15.05.1952 г. спущен. 31.12.1953 г. вступил в строй. 18.02.1954 г. вошел в состав 8-го ВМФ
Адмирал Сенявин Заводской № 437	31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 31.10.1951 г. заложен на заводе № 189. 22.12.1952 г. спущен. 30.11.1954 г. вступил в строй. 18.12.1954 г. вошел в состав 4-го ВМФ
Дмитрий Пожарский Заводской № 445	31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 31.02.1952 г. заложен на заводе № 189. 25.06.1953 г. спущен. 31.12.1954 г. вступил в строй. 31.01.1955 г. вошел в состав 4-го ВМФ

Названия крейсеров	Хронология строительства крейсеров
Кронштадт Заводской № 453	25.09.1953 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. В апреле 1953 г. заложен на заводе № 189. На 1.01.1953 г. % готовности 7,74—6,26. 11.09.1954 г. спущен. 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл
Таллин Заводской № 454	25.08.1953 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 28.09.1953 г. заложен на заводе № 189. На 1.01.1953 г. % готовности 2,0—1,86. 28.05.1955 г. спущен. 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл
Варяг Заводской № 460	5.02.1954 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 5.02.1954 г. заложен на заводе № 189. 5.06.1956 г. спущен. 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл
Адмирал Ушаков Заводской № 420	9.11.1950 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 31.08.1950 г. заложен на заводе № 189. 29.09.1951 г. спущен. 8.09.1953 г. вступил в строй. 19.09.1953 г. вошел в состав 8-го ВМФ
Александр Невский Заводской № 625	1.12.1948 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 30.05.1950 г. заложен на заводе № 194. 7.06.1951 г. спущен. 31.12.1952 г. вступил в строй. 15.02.1953 г. вошел в состав Северного флота
Адмирал Лазарев Заводской № 626	9.11.1950 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 6.02.1951 г. заложен на заводе № 194. 29.06.1952 г. спущен. На 1.01.53 г. % готовности 84,9—81,1. 30.12.1953 г. вступил в строй. 18.02.1954 г. вошел в состав 8-го ВМФ
Орджоникидзе Заводской № 600	3.12.1947 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 19.10.1949 г. заложен на заводе № 194. 17.09.1950 г. спущен. 18.08.1952 г. вступил в строй. 31.08.1952 г. вошел в состав 4-го ВМФ
Щербаков Заводской № 627	31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. В июне 1951 г. заложен на заводе № 194. На 1.01.1953 г. % готовности 58,7—50,61. 17.03.1954 г. спущен. 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл
Козьма Минин с 25.09.1953 г. — Архангельск Заводской № 628/303	31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. В 1952 г. заложен на заводе № 194. На 1.07.1952 г. % готовности 15,5—20,8. Работы прекращены 27.09.1952 г. Осенью 1953 г. его днищевая конструкция спущена на воду и отбуксирована на понтонах по Беломорско-Балтийскому каналу в Молотовск, где он был на заводе № 402 перезаложен с новым названием "Архангельск". 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл

Названия крейсеров	Хронология строительства крейсеров
Дмитрий Донской с 25.09.1953 г. Владивосток Заводской № 629/304	31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. В 1952 г. заложен на заводе № 194. На 1.07.1952 г. % готовности 4,5—7,09. Работы прекращены 27.09.1952 г. Осенью 1953 г. его днищевая конструкция спущена на воду и отбуксирована на понтонах по Беломорско-Балтийскому каналу в Молотовск, где он был на заводе № 402 перезаложен с новым названием "Владивосток". 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл
Заводской № 631	Заложен в 1952 г. на заводе № 194. На 1.07.1952 г. % готовности составил 0,32—0,61. Работы прекращены 27.09.1952 г.
Молотовск с 3.08.1957 г. Октябрьская революция Заводской № 301	25.09.1953 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 15.07.1952 г. заложен на заводе № 402. На 1.01.1953 г. % готовности 26,7—18,1. 25.05.1954 г. спущен. 30.11.1954 г. вступил в строй. 18.12.1954 г. вошел в состав Северного флота
Мурманск Заводской № 302	25.09.1953 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 28.01.1953 г. заложен на заводе № 402. На 1.01.1953 г. % готовности 5,9—1,42. 24.04.1955 г. спущен. 22.09.1955 г. вступил в строй. 6.10.1955 г. вошел в состав Северного флота
Дзержинский Заводской № 374	3.12.1947 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 21.12.1948 г. заложен на заводе № 444. 31.08.1950 г. спущен. 18.08.1952 г. вступил в строй. 30.08.1952 г. вошел в состав Черноморского флота
Адмирал Нахимов Заводской № 375	1.12.1948 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 27.06.1950 г. заложен на заводе № 444. 29.06.1951 г. спущен. 27.03.1953 г. вступил в строй. 08.02.1953 г. вошел в состав Черноморского флота
Михаил Кутузов Заводской № 385	9.11.1950 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 23.02.1951 г. заложен на заводе № 444. 29.11.1952 г. спущен. 30.12.1954 г. вступил в строй. 31.01.1955 г. вошел в состав Черноморского флота
Адмирал Корнилов Заводской № 395	31.08.1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ. 16.11.1951 г. заложен на заводе № 444. 17.03.1954 г. спущен. На 1.01.1953 г. % готовности 21,5—30,68. 2.09.1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл
Заводской № 366	Заложен в 1952 г. на заводе № 444. На 1.01.1953 г. % готовности составил 0,01%, а должен быть 2 %

Швартовые испытания крейсера «Свердлов» были проведены с 6 апреля по 17 августа 1951 г., а заводские ходовые

испытания — с 18 августа по 30 сентября 1951 г. Государственные испытания начались 1 ноября 1951 г. и закончились 17 января 1952 г. В числе их были мореходные испытания в районе Осмуссар-Пакри при волнении моря от 4 до 7 баллов и скорости крейсера от 18,6 до 32,3 узла.

С 17 января по 22 апреля 1952 г. на крейсере устраняли конструктивные недостатки, выявленные в ходе государственных испытаний. Среди них — доделка установок В-11 и подкрепление кормовой части корпуса. Приемный акт был подписан 15 мая 1952 г. Итого от закладки до подписания приемного акта прошло 2,5 года.

Результаты испытаний крейсеров «Свердлов» и «Дзержинский» показали, что эти корабли обладали хорошими мореходными качествами. Конечно, все познается в сравнении. Так, седые адмиралы с восхищением говорят о мореходных качествах крейсеров проекта 68бис, а капитаны 1 ранга, проходившие на них службу, ругают эти корабли за качку, сравнивая с последующими крейсерами или большими противолодочными кораблями, на которых были успокоители качки.

По тактико-техническому заданию на крейсерах проекта 68бис действие орудий обеспечивалось при волнении моря до 6 баллов включительно, что и выполнялось фактически. Автор не располагает данными о существенных повреждениях кораблей в ходе штормов за весь период их службы.

Крейсера проекта 68бис, с одной стороны, были наиболее совершенными кораблями нашего флота, и их механизмы и устройства явились пиком эволюции отечественной техники, но с другой — по объективным и субъективным причинам на эти корабли не попали принципиально новые устройства и механизмы. Так, крейсера проекта 68бис оказались последними отечественными кораблями с устаревшей энергетической установкой, где котлы имели низкие характеристики.

Наиболее важным элементом оценки крейсера являются возможности его артиллерийского вооружения. Корабли проекта 68бис были самыми сильными крейсерами отечественного флота. Они, безусловно, превосходили своих английских собратьев, находившихся в строю в середине

1950-х гг., таких как довоенные «Белфаст» (1939 г.) и «Шеффилд» (1937 г.) и послевоенные типа «Тайгер» (1959—1961 гг.).

Что же касается наиболее современных американских легких крейсеров типа «Кливленд» и «Ворчестер», то тут вопрос спорный. По основным характеристикам эти корабли приблизительно равноценны.

В.П. Кузин и В.И. Никольский в своей монографии утверждают, что крейсер «Свердлов» проиграл бы бой «Кливленду»: «Так, превосходя легкий крейсер типа «Кливленд» ВМС США в предельной дальности стрельбы 152-мм орудий, 68бис был в 1,5 раза хуже бронирован, особенно по палубе, что имеет существенное значение при ведении боя на дальних дистанциях. Вести эффективный огонь из 152-мм орудий наш корабль на предельных дистанциях фактически не мог из-за отсутствия необходимых систем управления, а на меньших дистанциях огневое превосходство имел уже крейсер типа «Кливленд» (152-мм орудия более скорострельны, количество универсальных 127-мм орудий больше — 8 на один борт против наших 6 орудий 100-мм). ...Крупным недостатком всей отечественной среднекалиберной артиллерии явилось то, что при раздельном зарядании орудий калибром 120—180 мм применялись картузы без гильз. Это давало возможность стрелять, при необходимости, неполными зарядами (стрельба по берегу или незащищенным целям на малых и средних дистанциях), увеличивая живучесть орудий, но не давало возможности упростить зарядание, а следовательно, повысить скорострельность» [34. С. 109].

По мнению автора, это не отвечает действительности. Данных американских ПУС и таблиц стрельбы у Кузина и Никольского нет, поэтому сравнение систем управления чисто умозрительное. У корабельных орудий есть предельная дальность стрельбы и есть эффективная дальность стрельбы (приблизительно $\frac{3}{4}$ максимальной дальности). Таким образом, если американские крейсера имели максимальную дальность стрельбы, меньшую на 6,3 км, то их эффективная дальность стрельбы должна быть на 4,6 км меньше. Это, разумеется, лишь весьма приблизительные расчеты.

Конечно, бой «Свердлова» и «Кливленда» рассмотрен исключительно теоретически. Практически такой бой независимо от результата в 1955—1990 гг. неизбежно бы вызвал термоядерную войну. А вот превосходство в дальнобойности орудий «Свердлова» при стрельбе по береговым объектам было существенным. После 1945 г. крупным кораблям ни разу не пришлось стрелять по кораблям противника, зато в локальных войнах число выпущенных по берегу 152—406-мм снарядов было соизмеримо с общим расходом снарядов того же калибра в ходе Второй мировой войны.

Что же касается возможности ведения зенитной стрельбы из орудий главного калибра «Свердлова» и «Кливленда», то, если считать их ПУС равноценными, они обладали приблизительно равными возможностями в этой области. Скорострельность одинакова, угол возвышения несколько больше у американцев, зато скорость вертикального наведения больше у нас. Обе системы могли вести зенитный огонь, но классифицировать их как универсальные все же нельзя (хотя бы из-за величины угла вертикального наведения).

С некоторой натяжкой можно считать универсальными 152-мм двухорудийные башенные установки крейсера «Ворчестер». Кстати, таких крейсеров во флоте США было только два — CL144 и CL145.

Что же касается 100-мм и 37-мм зенитных орудий крейсеров проекта 68бис, то их данные, соответствовавшие советским предвоенным ТТЗ, существенно уступали американским и английским артсистемам.

Уже через 9 месяцев после ввода в строй головной крейсера проекта 68бис был использован для повышения престижа СССР. В июне 1953 г. крейсер «Свердлов» направили в Англию для участия в военно-морском параде на Спитхедском рейде главной военно-морской базы Королевского флота Портсмут по случаю коронации королевы Елизаветы II.

Спитхедские парады проводятся в Англии с XIX в. В 1937 г. в таком параде участвовал наш линкор «Марат». 6 июня 1953 г. «Свердлов» покинул Балтийск и уже 10 июня прибыл в Портсмут.

Парад начался 15 июня в 15 ч, когда яхта «Сюрпрайз» с королевой Елизаветой II и ее супругом герцогом Эдинбург-

ским вышла на Спитхедский рейд, где корабли встретили ее торжественным Королевским салютом. Начался грандиозный смотр с обходом парадного строя более 250 кораблей и судов из 22 стран мира, окруженного по краям рейда тысячей яхт и прогулочных судов. Парад транслировался по радио и телевидению на всю Англию с борта головного британского авианосца «Игл». Маршрут обхода строя яхтой «Сюрпрайз» и ее сопровождением проходил рядом с крейсером «Свердлов». Советские моряки приветствовали королеву в парадном строю на верхней палубе корабля громовым флотским трехкратным «ура». Завершив обход, королевская яхта стала на якорь в голове колонны «Е» крейсеров Британского флота, по левому борту от флагманского линкора «Вэнгард»*.

16 июня «Свердлов» покинул Англию и на третьи сутки вернулся в Балтийск. После успешного завершения этого похода Главком ВМС утвердил специальный памятный нагрудный жетон «За поход в Англию» с силуэтом крейсера. Этим жетоном были награждены все участники похода. В дальнейшем он послужил образцом для памятного жетона ВМС «За памятные походы».

В ходе этого похода в Датском проливе крейсер налетел на песчаную мель, но по инерции проехал днищем несколько десятков метров и благополучно вышел на глубокую воду. Повреждения были крайне незначительны, и этот эпизод так и не вошел в официальную историю нашего флота. Но западная разведка, внимательно следившая за передвижением наших кораблей, решила, что крейсера проекта 68бис оборудованы специальными устройствами, позволявшими проползать брюхом по мелководью. В таком случае НАТО пришлось бы менять всю систему обороны датских проливов.

Британской разведке было поручено любой ценой раскрыть тайну проекта 68бис. И в 1955 г. в районе Балтийска бесследно исчезла принадлежавшая спецслужбам Великобритании сверхмалая подводная лодка, пытавшаяся проникнуть к месту базирования крейсера [66. Т. I. С. 166].

* Последний линкор Британской империи, введен в строй 25 апреля 1946 г.

18—27 апреля 1956 г. отряд советских кораблей (крейсер «Орджоникидзе», эсминцы «Смотрящий» и «Совершенный») под флагом контр-адмирала Котова доставил в Портсмут советскую делегацию под руководством Н.А. Булганина. Любопытно, что адмиральский салон занял Н.С. Хрущев, а Булганин — командирский. 20 апреля советская делегация побывала на обеде в Королевском морском колледже в Гринвиче. На обеде Хрущев выступил с речью: «Господа, вы представляете Великобританию. Великобритания — владычица морей, но это все в прошлом. Нужно реально смотреть на вещи. Сейчас изменилось все, изменилась техника, изменилось положение морского флота. Раньше он был плавающей артиллерией, она наводила страх на врага, прокладывала путь морской пехоте. Сейчас, когда имеются самолеты-ракетоносцы и имеются ракеты, которые можно пускать на цель на большом расстоянии, на расстоянии, не достигаемом для артиллерии кораблей, сложилось другое положение. Поэтому можно сказать, что сейчас линкоры и крейсера — это плавающие гробы, они устарели. Вот и мы прибыли на крейсере. Наш крейсер современный, хороший, я слышал оценку ваших специалистов. Они высоко оценили наш крейсер. Но мы... можем его продать. Продать потому, что он устарел и его вооружение устарело. В будущей войне не крейсера будут решать военные вопросы, и даже не бомбардировочная авиация. Она тоже стареет. Еще не устарела так, как морской флот, но стареет. Выходит на арену как главное оружие на море подводный флот, а в воздухе — ракеты, которые наносят удар по цели на большом расстоянии, а в будущем — на неограниченном расстоянии» [66. Т. I. С. 167]. Увы, это была не пропаганда, Хрущев всерьез верил в этот бред.

Во время стоянки матросы заметили подводного диверсанта у борта крейсера — он показался на миг и вновь исчез. Через некоторое время на месте стоянки «Орджоникидзе» всплыл труп боевого пловца в черном гидрокостюме.

Замечу, что официальной и исчерпывающей информации об инцидентах с подводной лодкой и трупом боевого пловца ни советская, ни английская сторона до сих пор так и не предоставили.

Глава 21

Проекты замены артиллерийского вооружения на крейсерах типа «Свердлов»

Как уже говорилось, крейсера проекта 68бис проектировались с заведомо устаревшей артиллерией. Мы уже знаем, что в ОКБ-172 был создан проект 152-мм трехорудийной башенной установки БЛ-118. При той же баллистике, что и у пушки установок МК-5бис, БЛ-118 имела лучшую точность наведения и могла вести эффективный зенитный огонь на высотах до 20 км. Установки БЛ-118 не могли поспеть для первых крейсеров проекта 68бис, но в середине серии они вполне могли бы заменить МК-5бис.

С заменой 100-мм двухорудийной установки СМ-5-1 на четырехорудийные БЛ-127 огневая мощь универсальной артиллерии крейсеров проекта 68бис могла быть удвоена без существенных изменений конструкции корабля.

В мае 1948 г. ГУК ВМФ выдало ЦКБ-17 задание на разработку техпроекта замены на крейсерах проекта 68бис 37-мм установок Б-11 на 45-мм установки СМ-16. На крейсерах предполагалось разместить по 12 установок СМ-16.

45-мм спаренная палубная стабилизированная установка СМ-16 с двумя автоматами СМ-7 была спроектирована в ЦКБ-34 в конце 1940-х годов.

Установка СМ-16 имела систему стабилизации оси цапф в плоскости горизонта с гиростабилизатором «Радиус». Максимальная скорость стабилизации — 16 град/с, предельные углы стабилизации — 20°, вес стабилизированной части — 7656 кг.

Приводы гиростабилизатора и наведения пушек работали на переменном токе. Автоматическое наведение орудий осуществлялось дистанционно от системы ПУС «Фут-Б». Питание автоматов ленточное — по 50 выстрелов на ствол. Ленты подавались из бункеров.

Замечу, что автоматы СМ-16 имели одинаковую баллистику со всеми другими отечественными 45-мм морскими автоматами: БЛ-133, СМ-21-ЗИФ, СМ-20-ЗИФ1, ЗИФ-68-1 и др. Вес снаряда составлял 1,41 кг, а начальная скорость —

1080 м/с. Дальность стрельбы баллистическая — 11,1 км, потолок — 7,3 км. По прицелу же стрельба была возможна по морским целям — до 9150 м, а по воздушным — до 5000 м. Темп стрельбы СМ-16 — 100 выстр./мин для одного ствола. Полный вес установки — 9,5 т.

В конце 1940-х — начале 1950-х годов морские корабельные установки разрабатывались в двух вариантах — стабилизированном и нестабилизированном. Позже стали создавать системы ПУС, в которых учитывалась качка, и необходимость в стабилизации корабельных артсистем отпала.

Установка СМ-16 имела нестабилизированный аналог — СМ-17, имевший ту же качающуюся часть с двумя 45-мм автоматами СМ-7.

Первый опытный образец СМ-16 был закончен заводом № 614 в 1950 г. Еще четыре установки изготовили заводы № 614 и № 7.

Четыре установки СМ-16 установили на эсминце «Неустрашимый» проекта 41, где они с 1954 г. проходили корабельные испытания. Тем не менее в серийное производство СМ-16 не пошла, а в конце 1950-х годов установки СМ-16 на «Неустрашимом» заменили на СМ-20-ЗИФ1.

Результаты разработки техпроекта 68бис-СМ-16 показали, что замена установок В-11 на СМ-16 потребует увеличения водоизмещения корабля примерно на 300 т со снижением остойчивости на 14% и уменьшением на 13% резерва мощности электроэнергетической системы корабля, а также существенной корректировки рабочих чертежей. Выявилась целесообразность такой замены только на кораблях 68бис 2-й серии, заложенных в 1951—1954 гг.

Кроме того, полигонные испытания СМ-16 и их эксплуатация на эсминце «Неустрашимый» выявили ряд существенных недостатков, и от установки их на крейсера типа «Свердлов» отказались.

Тем не менее 37-мм установки В-11 не обеспечивали достаточно эффективной ближней обороны крейсеров проекта 68бис, и взоры начальства обратились к 45-мм счетверенным установкам СМ-20-ЗИФ. Столь хитрый индекс свидетельствует о том, что сие изделие начинало проектиро-

ваться в ЦКБ-34, а затем перешло к ЦКБ-7*. (А каково лично-му составу выговаривать название серийной установки — СМ-20-ЗИФ1?)

Темп стрельбы одного автомата СМ-20-ЗИФ составлял 135—160 выстр./мин, а вес всей установки без боекомплекта и расчета — 15,6 т. Установка СМ-20-ЗИФ имела дистанционное управление от РЛС ПУС «Фут-Б».

Одна беда — СМ-20-ЗИФ, проектировавшаяся для эсминцев, работала на переменном трехфазном токе, а вот бортовая сеть крейсеров проекта 68бис была на постоянном токе.

1 августа 1952 г. вышло постановление Совмина № 3574-1412, по которому Министерству вооружений (в лице ЦКБ-7) поручалось разработать на базе СМ-20-ЗИФ опытный образец счетверенной 45-мм установки на постоянном токе с управлением от РЛС «Фут-Б».

Особых проблем у проектантов это не вызвало. В установке СМ-20-ЗИФ были заменены электродвигатели и внесены ряд изменений. Таким установкам был присвоен индекс ЗИФ-68. Конечно, объем изменений не соответствовал смене названия установки, но конструкторам в ЦКБ-7 очень не нравились две буквы — СМ. На ЗИФ-68 было установлено два электродвигателя постоянного тока общей мощностью 16,2 кВт. Вес установки ЗИФ-68 без обойм составлял 16 200—16 500 кг.

Проект перевооружения крейсеров типа «Свердлов» 45-мм установками ЗИФ-68 разрабатывался в ЦКБ-17, где получил индекс 68бис-ЗИФ. Предполагалось установить по шесть ЗИФ-68 на крейсер. Это должно было вызвать небольшое увеличение стандартного водоизмещения у «Свердлова» — с 13 230 т до 13 720 т.

Техпроект перевооружения 68бис-ЗИФ был утвержден министрами ВМС и судостроительной промышленности в июле 1954 г. и касался крейсеров, находившихся в постройке (начиная с 15-го корабля серии «Щербаков» постройки завода № 194) и вновь закладываемых.

* ЦКБ-7 находилось при заводе им. Фрунзе (бывший петербургский «Арсенал») № 7, а ЗИФ — это его заводской индекс.

Кроме того, установками ЗИФ-68 предлагалось перевооружить и старые крейсера проектов 26 и 26бис.

Опытный образец ЗИФ-68 завод № 7 изготовил в III квартале 1953 г. Полигонные испытания ЗИФ-68 прошли с 3 июня по декабрь 1954 г. В 1955 г. на заводе № 7 изготовили 30 серийных установок ЗИФ-68, которые отправили: на завод № 189 (Ленинград) — 12 шт., на завод № 194 (Ленинград) — 6 шт., на завод № 402 (Северодвинск) — 6 шт., на завод № 444 (Николаев) — 6 шт.

Однако в декабре 1955 г. строительство крейсеров проекта 68бис-ЗИФ было приостановлено. К этому моменту техническая готовность крейсеров составляла: «Кронштадт» — 84,2% (начаты швартовые испытания, состоялось вселение экипажа); «Щербаков» — 80,6%; «Адмирал Корнилов» — 70,1%; «Таллин» — 70,3%; «Архангельск» — 68,1%; «Варяг» — 40%; «Владивосток» — 28,8%. «Архангельск» и «Владивосток» находились в строительных доках на заводе № 402, а остальные крейсера уже были спущены на воду. Закладка еще двух кораблей (заводской № 470 завода № 189 и заводской № 705 завода № 402) была отменена.

Установки же ЗИФ-68 были отправлены на склады, поскольку из-за чертова «постоянного тока» для монтажа на другие корабли они не годились. Забегая вперед, скажу, что приостановленные строительством крейсера проекта 68бис-ЗИФ окончательно были сняты со строительства 2 сентября 1959 г. и переданы Главвторчермету для демонтажа и разделки на металл.

Глава 22

Артиллерийские крейсера становятся ракетноносцами

Крейсера проекта 68бис строились по «Десятилетнему плану военного судостроения на 1946—1955 гг.», принятому Совнаркомом СССР 27 ноября 1945 г. В план была включена сдача ВМФ четырех тяжелых крейсеров проекта 82, 30 легких крейсеров проектов 68К и 68бис, 188 эсминцев, 177 сторожевых кораблей, 430 эскадренных и базовых тральщиков,

367 подводных лодок и более 2000 малых кораблей и катеров. Фактически же из крейсеров в строй вступило лишь 5 единиц проекта 68К и 14 единиц проекта 68 бис.

В 1955 г. был разработан «Проект плана военного судостроения на 1956—1965 гг.», которым предусматривалось строительство пяти авианосцев проекта 85 на заводе № 402 со сдачей с 1961 по 1965 г. по единице в год. К этому времени и адмиралы, и проектировщики уловили настроения в верхах и старались максимально оснастить управляемыми ракетами.

Единственным крупным кораблем с чисто артиллерийским вооружением был крейсер проекта 84 со 180-мм установками СМ-48. В 1964—1965 гг. заводы № 189 и № 444 должны были сдать флоту 5 крейсеров проекта 84.

Основными надводными кораблями программы 1956—1965 гг. должны были стать ракетные крейсера, созданные на базе крейсеров проекта 68бис (как уже вошедших в строй или заложенных, так и планируемых к закладке).

По программе 4 строившихся крейсера проекта 68бис предполагалось переделать в проект 67 («легкий крейсер с реактивным вооружением ближнего действия»), разработанный в ЦКБ-17. С некоторым запаздыванием должно было начаться переоборудование уже законченных крейсеров проекта 68бис. Работы по проекту 67 производились по постановлению Совмина № 2544-1226 от 30 декабря 1954 г.

По проекту 67 все 152-мм башни МК-5бис предполагалось снять и взамен их установить две спаренные стабилизированные пусковые установки СМ-58 для стрельбы ракетами КСС (корабельный самолет-снаряд) комплекса «Стрела».

Длина направляющих СМ-58 составляла 12 м, в задней части ПУ имели легкую броню 5—10 мм. Носовая ПУ имела боекомплект 11 ракет (самолетов-снарядов — по тогдашней терминологии), 9 из них размещались в погребах и 2 в перегрузочном отделении. Боекомплект кормовой ПУ был меньше на 3 ракеты. Противокорабельная ракета КСС должна была иметь дальность 40 км, вес 3,5 т и радиолокационную головку самонаведения.

Позже рассматривался вариант вооружения крейсера проекта 67 четырьмя пусковыми установками, имевшими по пять трубчатых контейнеров с ракетами П-6 конструкции Челомея.

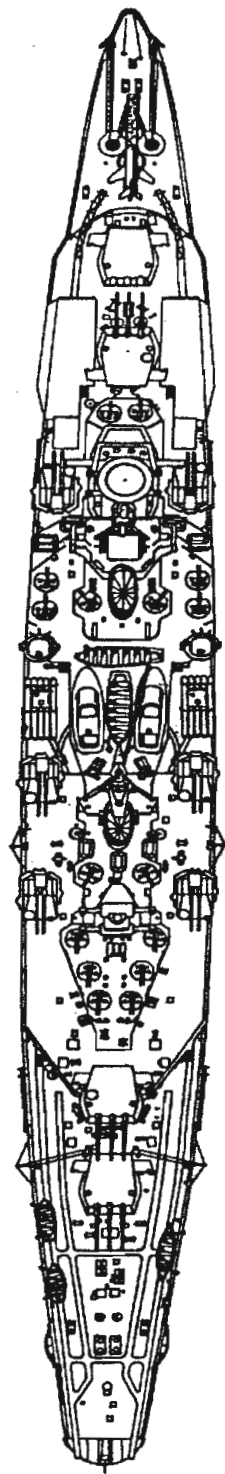
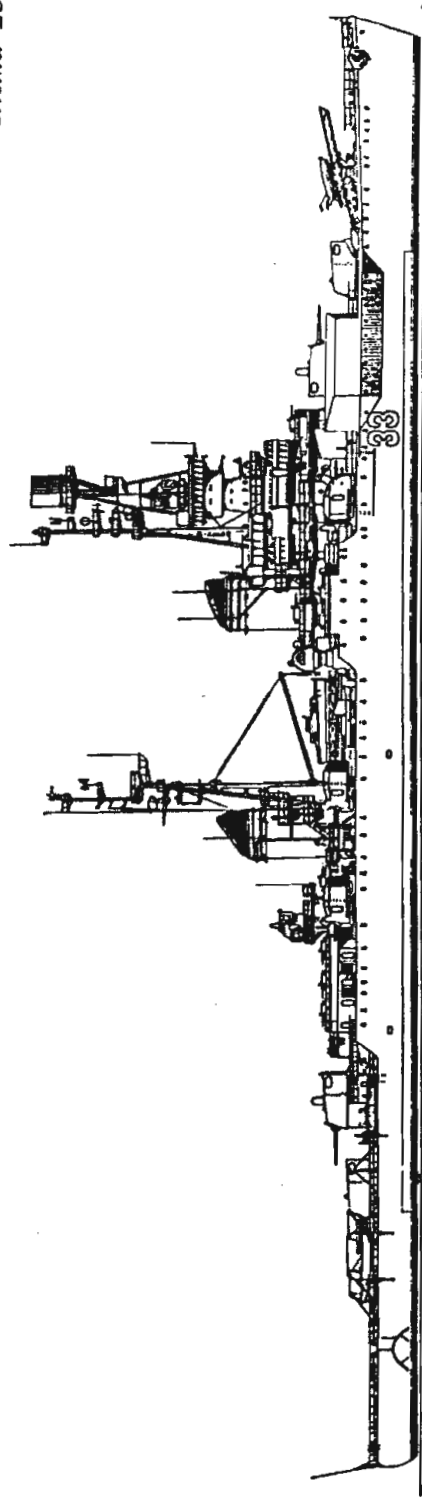
На первых четырех крейсерах проекта 68бис, достраивавшихся по проекту 67 и подлежащих сдаче в 1959 г., планировалось оставить четыре 100-мм двухорудийные башни СМ-5-1с, а на последующих установить четыре новые 100-мм автоматические двухорудийные башни СМ-52. На всех кораблях в качестве малокалиберной зенитной артиллерии устанавливались по 6 четырехствольных 57-мм автоматов ЗИФ-75 на постоянном токе.

Для проведения корабельных испытаний ракет КСС с 28 февраля по 18 октября 1955 г. на заводе № 444 был переделан по проекту 68Э (68ЭП) уже находившийся в строю крейсер «Адмирал Нахимов». Делалось все это в обстановке фантастической секретности, и в результате до сих пор не найдено ни фотографий, ни проектной документации по переделке «Нахимова».

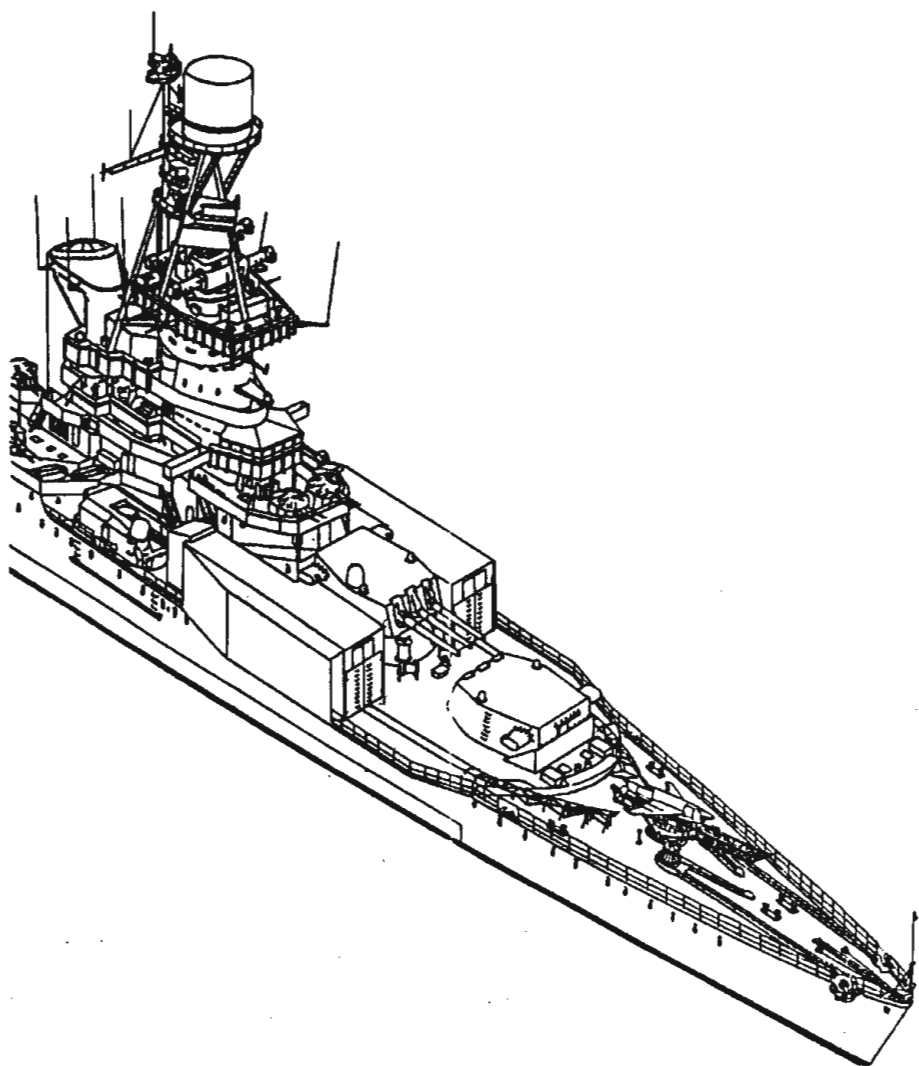
Носовая башня МК-5бис была развернута на 180°, а стволы из нее вынули. Теперь задняя стенка башни стала газоотводником для двигателей ракеты КСС. На носу крейсера была жестко прикреплена к палубе ординарная пусковая установка В-16 с направляющей длиной примерно в две длины ракеты. Угол старта — около 15°. Справа и слева от башни II МК-5бис установили два ангара вместимостью по две ракеты каждый. По одной версии башня II главного калибра потеряла боеспособность, а по другой — нет. Башни III и IV МК-5бис остались боеспособными.

Транспортировка ракет из ангаров к ПУ осуществлялась на тележках по рельсовому пути. Разумеется, это была не боевая, а исключительно испытательная система. На крейсере установили экспериментальный образец системы управления стрельбой «Колчан» и телеметрическую аппаратуру.

В ноябре 1955 г. в районе Феодосии провели два пуска габаритно-весовых макетов КСС. Первый же пуск укомплектованного изделия КСС состоялся 22 января 1956 г. За-



Крейсер «Адмирал Нахимов» к концу 1955 г. Общий вид



Пусковая установка В-16 ракет КСС
на носу крейсера «Адмирал Нахимов». 1955 г.

тем последовали еще два бросковых пуска (без конкретной цели). А 3 июня 1956 г. начались стрельбы по щиту ракетами с инертной боевой частью. Всего по щиту было выпущено 17 ракет. Со 2 по 22 декабря 1956 г. было проведено 7 пусков с фугасно-кумулятивной боевой частью по отсеку крейсера «Сталинград» проекта 82. Из 24 ракет, выпущенных по щиту и отсеку, 20 попали в цель.

Результаты испытаний изделия КСС были признаны неудовлетворительными. Действие стартовых ускорителей разрушало механизмы корабля, да и сама ракета КСС с учетом ее дальности была признана слишком слабым оружием для крейсеров.

Тем не менее в дальнейшем «Адмирал Нахимов» планировалось переоборудовать по проекту 67СИ для проведения совместных испытаний комплекса ракетного оружия «Стрела». Вместо носовых башен 152-мм артиллерии и части другого вооружения предполагалось разместить опытные образцы спаренной стабилизированной закрытой пусковой установки СМ-58 (с погребом и средствами подачи-заряжения), а также систему управления «Колчан» и т.п. Технический проект 67СИ был разработан в 1955 г., однако с сентября 1956 г. выпуск рабочих чертежей прекратили.

Технический проект 67 был представлен на утверждение в сентябре 1956 г., но еще в июле Морской научно-технический комитет предложил главкому ВМФ ограничить число перевооруженных по этому проекту кораблей до двух-трех единиц и приступить к разработке нового проекта перевооружения крейсеров пакетными контейнерными ПУ для крылатых ракет комплекса П-6 (дальность — до 300—350 км), разрабатываемого для подводных лодок. Эта рекомендация была принята, после чего в феврале 1957 г. главком ВМФ утвердил ТТЗ на разработку проекта 67бис с четырьмя спятеренными ПУ комплекса П-6 и предложил Минсудпрому прекратить работы по проекту 67 до решения правительством вопроса о новом составе вооружения намеченных к переоборудованию крейсеров.

Сам же крейсер «Адмирал Нахимов», как уже говорилось выше, был использован в качестве мишени при испытаниях ракет КСЩ. 22 августа 1959 г. вышел приказ мини-

стра обороны Р.Я. Малиновского о сдаче на металлолом недостроенных крейсеров проекта 68бис, и в этих списках неизвестным образом оказался «Адмирал Нахимов».

28 июля 1960 г. «Адмирал Нахимов» был разоружен и передан в Отдел фондового имущества (ОФИ) для разборки. В 1961—1962 гг. крейсер разобрали на базе Главвторчермета в Севастополе. Как уже говорилось, все связанное с этим крейсером было окутано непроницаемой завесой секретности, но в постперестроечные годы появились самые фантастические предположения о судьбе этого корабля. В украинской прессе даже прошла информация, что злополучный крейсер был потоплен в ходе испытательного подводного ядерного взрыва, проведенного в 1959—1960 гг. в Феодосийском заливе. Но, увы, это лишь фантастика, да и то ненаучная. Небольшая глубина Феодосийского залива и круглогодичное присутствие курортников не позволили бы произвести подобное мероприятие. Ведь Крым — не Новая Земля!

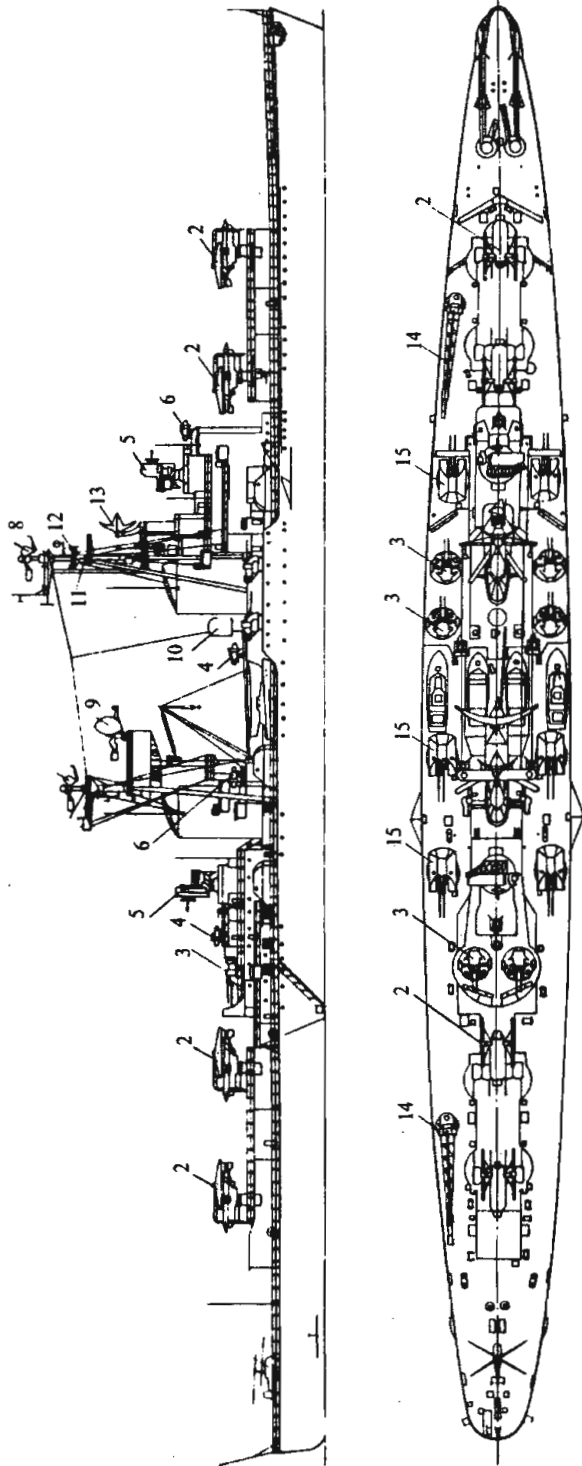
В соответствии с постановлением Совмина № 1502-840 от 13 августа 1955 г. «О защите кораблей ВМФ от авиации» ЦКБ-16 приступило к разработке технического проекта 70 (главный конструктор К.И. Трошков) — переоборудование легкого крейсера проекта 68бис в корабль ПВО. Состав вооружения корабля пересматривался несколько раз. В первом варианте предусматривалось убрать все четыре башни МК-5бис и установить четыре спаренные стабилизированные пусковые установки зенитных управляемых ракет М-2 с боекомплектом в 44 ракеты В-750 и две радиолокационные системы управления ЗУР «Корвет».

Зенитный корабельный ракетный комплекс М-2 «Волхов-М» создан на базе сухопутного комплекса С-75, получившего широкое распространение в ПВО страны.

Комплекс С-75 был разработан КБ-1 Минсельхозмаша и ОКБ-2 Минавиапрома. Доработку комплекса в интересах ВМФ выполнил московский НИИ-1 совместно с НИИ-49.

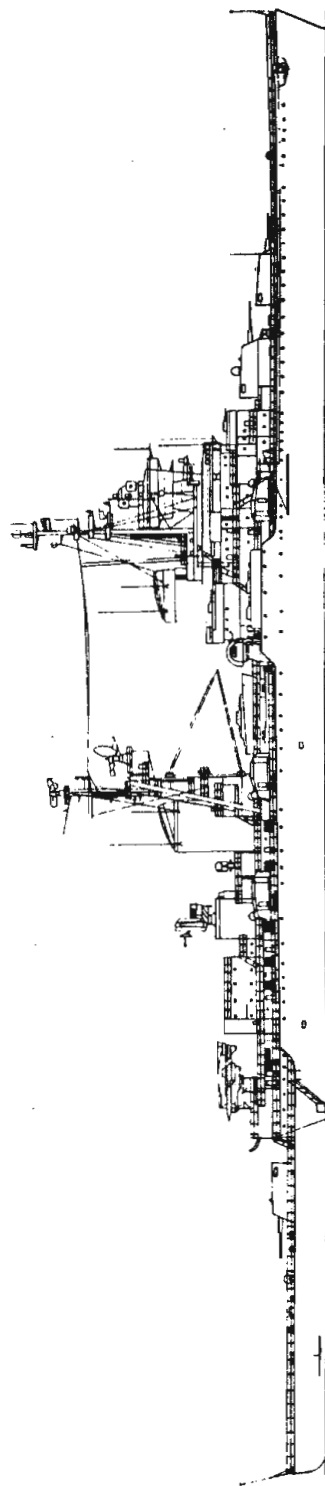
Корабельный зенитный ракетный комплекс мало отличался от сухопутного. Так, характерным внешним отличием всех морских пусковых установок балочного типа была нижняя подвеска ракет в отличие от верхней, принятой в большинстве сухопутных систем.

Крейсер ПВО проекта 70



1 — вертолет Ка-15; 2 — ПУ СМ-64; 3 — 57-мм автомат ЗИФ-75; 4 — антенный пост (АП) РЛС «Фут-Б»; 5 — АП системы управления ЗУРО «Корвет»; 6 — АП РЛС «Парус-Б»; 7 — АП РЛС создания помех «Коралл-14»; 8 — АП РЛС «Ангара»; 9 — АП РЛС «Кактус»; 10 — АП системы приема данных радиолокационной обстановки «Буревестник»; 11 — АП РЛС создания помех «Краб-11»; 12 — АП РЛС радиолокационной разведки «Бизань-8»; 13 — АП РЛС определения высоты воздушных целей «Разлив»; 14 — кран для погрузки ЗУР; 15 — 100-мм АУ СМ-52

Легкий крейсер проекта 70Э



Разработка корабельной пусковой установки СМ-64 со средствами подачи была начата ЦКБ-34 по приказу министра оборонной промышленности от 7 октября 1956 г.

Артиллерийское вооружение корабля проекта 70 должно было состоять из шести двухорудийных установок СМ-52 с тремя радиолокационными системами управления «Парус-Б»* и шестью 57-мм установками ЗИФ-75 с тремя радиолокационными системами управления «Фут-Б».

Второй вариант отличался от первого составом вооружения — вместо 100-мм установок СМ-52 оставались СМ-5-1 с двумя радиолокационными системами управления «Парус-Б».

Третий вариант предусматривал замену зенитных 100-мм установок СМ-52 и 57-мм установок ЗИФ-75 башенными автоматическими установками одного калибра 76-мм ЗИФ-67 с шестью системами управления «Фут-Б».

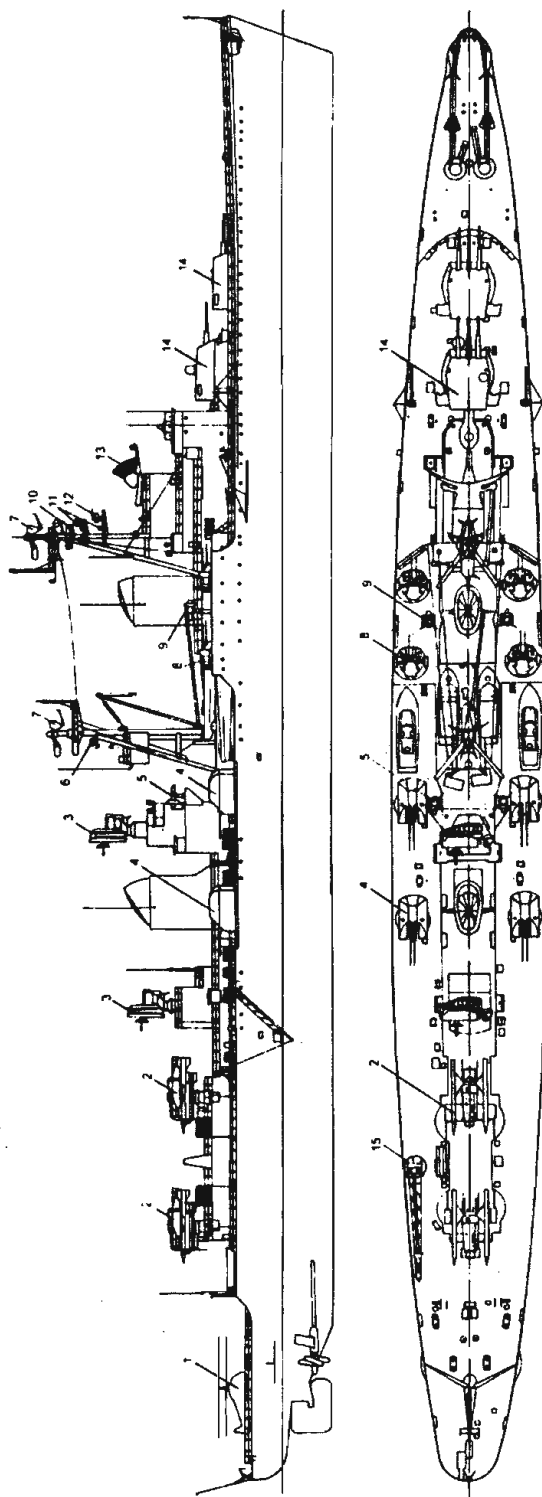
14 сентября 1956 г. было принято решение вести работы по варианту I, но поднятия II и III пусковых установок СМ-64 над I и IV соответственно не производить.

Предварительная проверка и отработка комплекса М-2 в корабельных условиях должны были проводиться на крейсере «Дзержинский», который стал экспериментальным кораблем проекта 70Э. Техпроект 70Э был разработан ЦКБ-16 и уже в июне 1956 г. представлен на рассмотрение Министров ВМФ и судостроительной промышленности, которые утвердили его совместным решением в августе того же года. В марте 1957 г. в ЦКБ-16 была готова рабочая конструкторская документация для перевооружения «Дзержинского» по проекту 70Э.

И в июне 1957 г. — сентябре 1958 г. крейсер прошел переоборудование на заводе № 497 («Севморзавод») в Се-

* Стрельбовая РЛС «Парус-Б» была разработана в НИИ-10 Минсудпрома и в 1956 г. прошла корабельные испытания на сторожевом корабле «Ягуар» на Черноморском флоте. РЛС «Парус-Б» обеспечивала обнаружение самолетов и выработку стрельбовых данных по бомбардировщику Ил-28 на дальности 50—60 км, а по истребителю МиГ-17 — 40—45 км при среднем времени от момента выдачи целеуказания до окончания выработки полных углов горизонтального и вертикального орудий около 19 с.

Легкий крейсер проекта 71



1 — вертолет Ка-25; 2 — ПУ СМ-64; 3 — антенный пост (АП) системы управления ЗУРО «Корвет-Севан»; 4 — 100-мм АУ СМ-52; 5 — АП РЛС «Парус-Б-71»; 6 — АП РЛС создания помех «Коралл-14»; 7 — АП РЛС «Ангара»; 8 — 57-мм автоматическая АУ ЗИФ-75; 9 — АП РЛС «Фут-Б»; 10 — АП РЛС радиолокационной разведки «Бизань-8»; 11 — АП РЛС создания помех «Краб-12»; 12 — АП РЛС «Залп-М2»; 13 — АП РЛС «Кливер»; 14 — 152-мм трехорудийная башенная АУ МК-56бис; 15 — кран для погрузки ЗУР

востополе. С корабля были сняты III башня МК-5бис, кормовой командно-дальномерный пункт и 8 спаренных 37-мм автоматов В-11М. Взамен установлены одна пусковая установка СМ-64 с боекомплектом 10 ракет В-750, а также система управления «Корвет-Севан» с РЛС «Кактус» и «Разлив». Из 10 ракет 8 хранилось в двух вращающихся барабанах на 4 ракеты каждый. При стрельбе специальный толкатель выжимал ракету из гнезда барабана и досылал на пусковую установку.

В октябре 1958 г. на «Дзержинском» прошли швартовые, а в ноябре — заводские ходовые испытания. В декабре того же года начались летно-конструкторские испытания экспериментального образца комплекса М-2, а в апреле—июле 1959 г. были проведены зачетные пуски зенитных ракет В-750. Всего в 1958—1959 гг. с «Дзержинского» было запущено 19 ракет.

Любопытно, что по плану испытаний пуски ЗУР с крейсера должны были проводиться в Феодосийском заливе, но тут вмешался всесильный КГБ. Мол, в районе Феодосии много отдыхающих, и не все из них достаточно благонадежны. А тут еще и статья в «Правде» появилась о стилягах и тунеядцах, облюбовавших поселок Коктебель под Феодосией. Старшее поколение помнит песенку: «Прекрасна русская земля вокруг залива Коктебля...» Короче, Лубянка велела испытания комплекса М-2 проводить подальше от «стиляг» — в районе Скадовска в Каркинитском заливе.

В ходе испытаний ЗРК на комиссию и начальство произвело сильное впечатление уничтожение первой же ракетой с «Дзержинского» беспилотного бомбардировщика Ил-28, летевшего на высоте 10 км.

В 1960 г. на крейсере прошли контрольные испытания ракет В-750 в объеме 12 пусков, а в 1961 г. — контрольные испытания зенитных ракет В-753 и В-753ВН в объеме 7 пусков. И, наконец, в 1963 г. комплекс М-2 на «Дзержинском» прошел государственные испытания в объеме 10 пусков, после чего был окончательно принят на вооружение.

Но я забежал вперед, а еще 10 августа 1957 г. вышло постановление Совмина о прекращении работ по кораблям

проекта 70, за исключением проекта 70Э, т.е. по крейсеру «Дзержинский».

Этим же постановлением наработки по проекту 70 должны были быть использованы в проекте 71, также созданном на базе крейсеров проекта 68бис. На крейсерах проекта 71 предполагалось сохранить две носовые башни МК-5бис, а на корме установить две стабилизированные пусковые установки СМ-64 для зенитного комплекса М-2 с боеприпасом 22 ракеты В-753 и двумя системами управления «Корвет». Кроме того, в состав артиллерийского вооружения входили четыре установки СМ-52 с двумя радиолокационными системами управления «Парус-Б» и четыре счетверенные ЗИФ-75 с двумя радиолокационными системами управления «Фут-Б». Работы по крейсерам проекта 71 были прекращены летом 1958 г.

Официально считается, что работы по проектам 70 и 71 были прекращены в связи с неустранимыми недостатками зенитного комплекса М-2. Именно поэтому комплекс остался только на одном крейсере — «Дзержинский».

Вследствие больших габаритов зенитной ракеты (длина 10,4 м, диаметр по стабилизатору 2,6 м) объемов бывших артиллерийских погребов для размещения десяти ракет оказалось недостаточно. Пришлось увеличивать размеры погреба, для чего были прорезаны три палубы и сооружена надстройка ка высотой 3,3 м.

Поскольку не удалось создать необходимую специальную систему для автоматической заправки ракет топливом на стартовой установке в короткие сроки, была разработана резервная система ручной заправки ракет в погребе перед подачей их на стартовую установку. Принятие такого решения было вынужденным, оно не отвечало требованиям пожаровзрывобезопасности, но другого выхода тогда не было.

3 августа 1961 г. «Дзержинский» был переклассифицирован в учебный крейсер, но 5—24 октября 1973 г. «находился в зоне военных действий, выполнял боевую задачу по оказанию помощи вооруженным силам Египта».

Последняя проверка ЗУР на «Дзержинском» проводилась в 1982 г., все ракеты текли и были мало боеспособны. 12 октября 1988 г. крейсер был разоружен и исключен из состава ВМФ.

Данные зенитной ракеты В-753 комплекса М-2

Дальность стрельбы, км	8—39
Потолок стрельбы, км	0,3—25
Максимальная скорость ракеты, м	3,5
Вес ракеты, кг	2450
Вес боевой части, кг	198
Длина ракеты, м	10,8
Время перезарядки пусковой установки (двумя ракетами), с	40—50

Итак, главными недостатками М-2 считались габариты ракеты и жидкое топливо 2-й ступени. Что касается первого, то габариты ракеты оправдываются ее дальностью и толчком (разумеется, для технологии того времени). Сам же комплекс М-2 был достаточно эффективен, что хорошо доказал его сухопутный аналог С-75 во Вьетнаме, в зонах конфликтов на Ближнем Востоке и в других локальных войнах.

Замечу, что и зарубежные аналоги ракет типа В-750, мягко говоря, не отличались компактностью. Так, американская ракета «Терьер» (RIM-2) имела длину 8,23 м и вес около 1,5 т, а «Тэйлос» («Talos»)* (RIM-8) — длину 9,2 м и вес 2,9 т. М-2 имела длину 10,4 м и вес 2,3 т. Ряд западных зенитных корабельных ракет («Тэйлос», «Сисланг» («Seaslug»)) имели жидкое топливо во 2-й ступени.

Кроме того, С-75 имел широкие возможности для модернизации. Так, в армии для комплекса С-75М разрабатывали твердотопливные ракеты В-757 (по постановлению Совмина от 4 июня 1958 г.) и В-758 (по постановлению Совмина от 4 июня 1963 г.). В 1964 г. для комплекса С-75М стали поступать первые ракеты В-760 со специальной боевой частью.

Таким образом, крейсера проекта 71, оснащенные твердотопливными ракетами как с обычными, так и со специальными боеголовками, могли быть эффективным средством

* Ракета названа в честь древнегреческого мифологического персонажа Талоса, но в большинстве советских источников пишется «Тэйлос», а не «Талос».

ПВО флота. Этому помешала патологическая ненависть Н.С. Хрущева к крупным кораблям, и особенно крейсерам проекта 68бис.

Интересный вариант вооружения ракетными установками крейсеров проекта 68бис был разработан в ЦКБ-17. Он получил название «проект 64». Предполагалось перевооружить по этому проекту недостроенные корабли проекта 68бис-ЗИФ. Сдача головного крейсера «Кронштадт» заводом № 189 намечалась на 1960 г., а остальных шести крейсеров (заводы № 189, 194, 402 и 444) — на 1960—1962 гг.

Крейсера проекта 64 должны были стать носителями крылатых ракет дальнего действия и предназначались для уничтожения крупных кораблей противника и важных береговых объектов.

На крейсерах проекта 64 должны были быть сняты все двенадцать 152-мм орудий, а взамен их установлены две счетверенные пакетные пусковые установки СМ-77, которые предназначались для крылатых ракет П-7 (или П-6) конструкции Челомея. Пусковые установки были однорядные наклонные, с каждой одновременно запускалось 4 ракеты.

Зенитное ракетное вооружение состояло из двух комплексов — дальнего и ближнего действия. В качестве первого предлагалось использовать зенитный корабельный комплекс М-3 с ракетой В-800. Дальность стрельбы ракеты В-800 была до 55 км, а диапазон высот поражения — от 2 до 25 км.

Ракета В-800 спроектирована в ОКБ-2 ГКАТ. Согласно приказу Министерства оборонной промышленности от 20 сентября 1955 г. ЦКБ-34 разработало для комплекса М-3 проект спаренной стабилизированной пусковой установки СМ-68 со средствами подачи и заряжания. Комплекс М-3 имел радиолокационную систему управления «Фрегат».

Конструкторы ЦКБ-17 решили подстраховаться и в случае непринятия на вооружение комплекса М-3 предлагали установить на крейсерах проекта 64 ЗРК М-2бис с меньшей дальностью стрельбы.

В состав ЗРК М-3 (М-2бис) должно было входить две стабилизированные пусковые установки СМ-68 (СМ-64-1), 20 ракет В-800 (В-755) и две системы управления «Фрегат» («Корвет»).

Зенитный управляемый ракетный комплекс ближнего действия М-1 состоял из четырех пусковых установок ЗИФ-101, 64 ракет В-600 и четырех систем управления «Ятаган».

Артиллерийское вооружение крейсера ПВО состояло из четырех двухорудийных 76-мм установок ЗИФ-67 и двух ПУС «Турель».

На достраивавшемся на плаву крейсере «Кронштадт» были сняты все башни МК-5бис и начат монтаж пусковых установок. Сдача его намечалась на 1960 г., а остальных шести крейсеров постройки заводов № 189, 194, 402 и 444 — на 1961—1962 гг. Однако летом 1958 г. работы по проекту 64 были прекращены, а 2 сентября 1959 г. «Кронштадт» был снят со строительства и сдан на слом.

Глава 23

Почему не вышел в море первый советский атомный крейсер

В начале 1950-х годов в США началось проектирование первого ядерного надводного корабля — крейсера «Лонг Бич». Атомный крейсер американцы решили оснастить исключительно ракетами ЗУР «Терьер» и «Тэйлос» и самолетами-снарядами «Регулус-2».

В начале проектирования американцы хотели ограничиться стандартным водоизмещением 7800 т, но после внесения в проект всех изменений и дополнений оно уже составляло 14 тыс. т, а полное водоизмещение достигло 18 тыс. т.

Контракт на строительство атомного крейсера был заключен 15 октября 1956 г. 2 декабря 1957 г. крейсер был заложен на верфи «Бетлехэм Стил Компани Куинси», 14 июля 1959 г. спущен на воду, а 9 сентября 1961 г. вступил в строй ВМС США. Строительство крейсера обошлось в 332,85 млн долл.

Корпус крейсера «Лонг Бич» был построен по классической схеме, но внутри его, в средней части, размещалось два урановых водо-водяных реактора лодочного типа С1W фирмы «Вестингауз». Вырабатываемый ими пар приводил в

действие две турбомеханические установки общей мощностью 80 тыс. л.с., что позволяло развивать скорость до 35 узлов. Первые ходовые испытания под реактором были проведены 5 июля 1961 г.

За первые четыре года службы крейсер прошел более 167 тыс. миль, совершив в числе прочих походов кругосветное плавание. Первая перезарядка реакторов проводилась на верфи «Ньюпорт Ньюс» с августа 1965 г. по февраль 1966 г.

Долгое время советская пресса утверждала, что СССР как миролюбивое государство ответит на американский вызов строительством сугубо мирного корабля — атомного ледокола «Ленин» (проекта 92, разработанного в ЦКБ-15).

Ледокол «Ленин» был заложен на стапеле завода № 194 в Ленинграде 25 августа 1956 г., спущен на воду 5 декабря 1957 г. и ровно через два года, 5 декабря 1959 г., вступил в строй действующих судов морского флота.

На самом деле все обстояло несколько иначе. 25 августа 1956 г. было принято постановление Совмина СССР № 1601-892 «О создании кораблей с новыми видами оружия и энергетических установок в 1956—1962 гг. и программе военного судостроения на 1956—1960 годы». А постановлением Совмина от 18 мая 1957 г. определялась программа создания корабельного ракетного оружия на ближайшие пять лет.

Во исполнение этих постановлений ЦКБ-17 было выдано ОТЗ на разработку проекта легкого ракетного крейсера (далее проект 63), главным конструктором назначался А.С. Савичев, а ЦКБ-16 поручалась разработка корабля ПВО соединения (проект 81). Оба корабля должны были иметь атомную паропроизводящую установку, позволявшую при водоизмещении 11—13 тыс. т развивать скорость до 32 узлов. В качестве вооружения предусматривались противокорабельные самолеты-снаряды (П-40 или П-6 с расчетом трех шести- или восьмиракетных залпов) или зенитный ракетный комплекс ПВО соединения М-3. В остальном состав вооружения был одинаковый: шесть спаренных 76-мм автоматических установок АК-726 или четыре 100-мм установки СМ-52,

два трехтрубных 53-см торпедных аппарата, РБУ и вертолеты. На проекте 63 предусматривалось установить комплекс ЗУР ближнего действия М-1.

В начале 1957 г. по результатам рассмотрения предэскизных и эскизных проектов Главком ВМФ С.Г. Горшков принял решение о целесообразности размещения на крейсерах проекта 63 ЗРК коллективной обороны М-3 и прекращения в связи с этим дальнейшего проектирования специализированного корабля ПВО проекта 81.

В июле 1957 г. Совмин СССР утвердил большую часть пунктов тактико-технического задания на проект 63. На корабле предусматривались самолеты-снаряды П-40 или П-6 с убирающимися в корпус поворотными пакетными пусковыми установками и боекомплектом, обеспечивающим три шести- или восьмиракетных залпа, возможность приема двух ракет П-20, ЗРК М-3 с двумя пусковыми установками, ЗРК М-1 с двумя—четырьмя пусковыми установками, четыре спаренные 76-мм установки, две РБУ-2500. Стандартное водоизмещение устанавливалось 15—16 тыс. т, скорость полного хода — 32 узла.

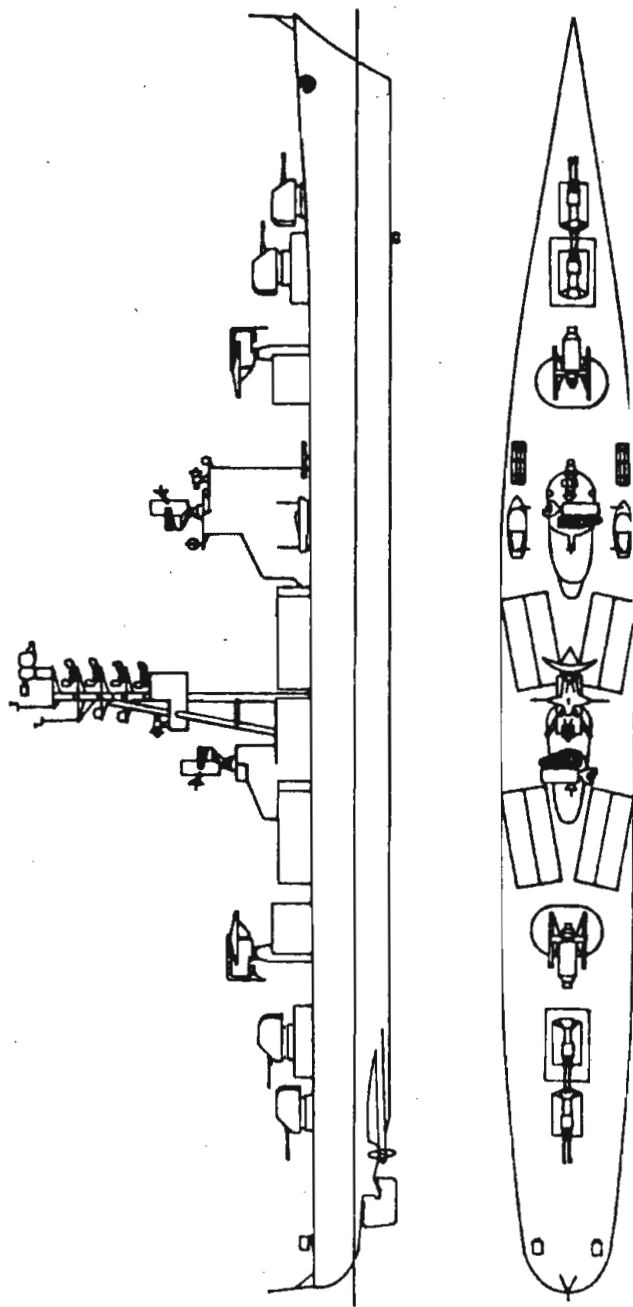
Эскизный проект должен был быть готов в 1957 г., а технический — в III квартале 1958 г. НИИ-8 поручалось разработать в ноябре 1957 г. эскизный проект атомной паропроизводящей установки.

Закладка головного корабля предполагалась на заводе № 189 в Ленинграде со сдачей его заказчику в 1961 г.

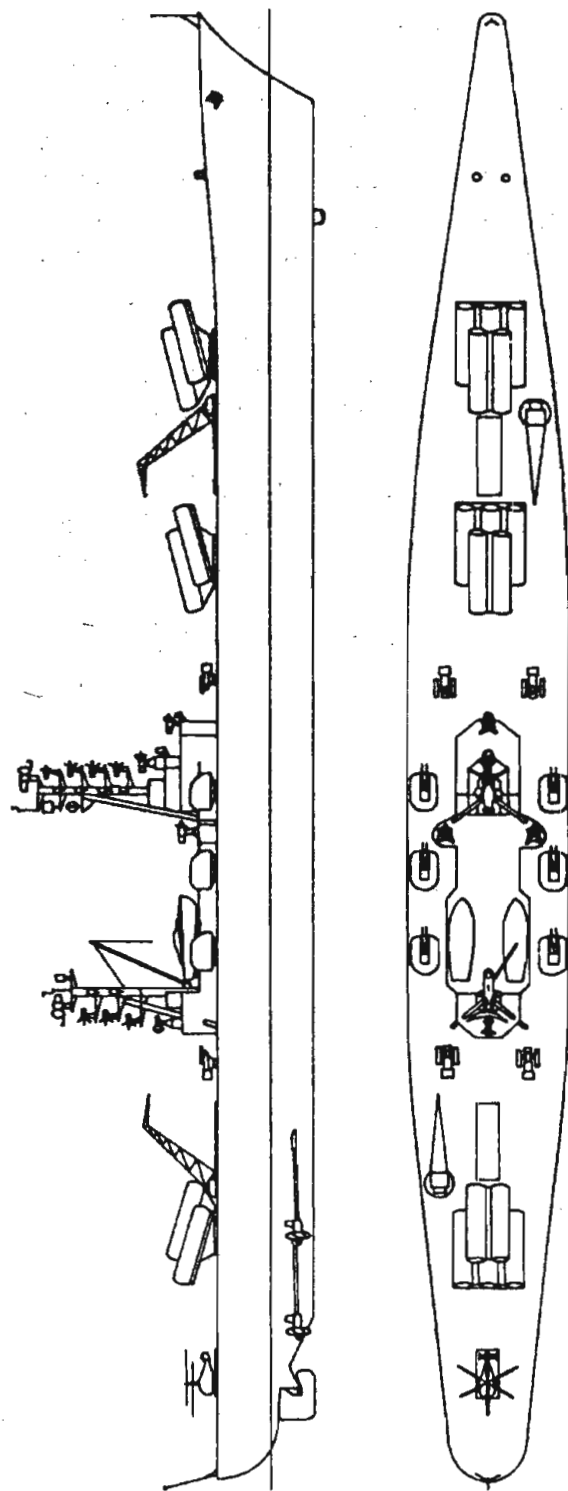
О самолетах-снарядах П-6 уже подробно говорилось в гл. 16, поэтому я остановлюсь на самолете-снаряде П-40, предназначенном для стрельбы «по площадям и по групповой морской цели».

Разработка проекта П-40 была поручена дубнинскому ОКБ-155-2. Ракета проектировалась на базе авиационной ракеты К-10С. Стартовый вес ракеты — 4,4 т, длина — 9,5 м, размах крыла — 4,5 м, вес боевой части около 1 т. Скорость ракеты должна была составлять 1700—2000 км/ч, а дальность — 200—350 км, высота полета — до 22 км. Предполагалось оснастить ракету твердотопливным стартовым двигателем, разрабатывавшимся в КБ-2 завода № 81.

Схема 30 (1)



Вариант ракетного вооружения атомного крейсера проекта 63



Вариант ракетного вооружения атомного крейсера проекта 63

На крейсере планировалось разместить три спаренные ПУ ракет П-40 и систему ПУС «Тензор». Всего в боекомплекте предполагалось иметь от 18 до 24 ракет П-40.

В конце 1955 г. для крейсера проекта 63 ЦКБ-34 начало разработку двух типов пусковых установок под ракеты П-40, Пусковая установка СМ-69 не имела поворотного механизма и в походном положении убиралась под палубу корабля, а установка СМ-76 была поворотная, но не могла убираться под палубу корабля.

На крейсерах проекта 63 планировалось разместить от 18 до 24 ракет П-6 или П-40.

Кроме того, разрабатывался вариант атомного крейсера проекта 63 с ракетами П-20.

Ракета П-20 проектировалась в ОКБ-240 С.В. Ильюшина с апреля 1956 г. Грубо говоря, ракета П-20 представляла собой трубу прямоточного двигателя. Все оборудование ракеты размещалось в кольцевых отсеках, нанизанных на этот двигатель.

Длина ракеты составляла около 21 м, размах крыльев — 7,25 м, максимальный диаметр корпуса — около 2 м. Стартовый вес ракеты с ускорителями — 27—30 т. Вес боевой части со спецзарядом типа «46» — около 3 т. Мощность спецзаряда — 1—3 Мт. Дальность полета — около 3000 км. Маршевая высота полета — 24—30 км. Скорость — 3200 км/ч. Круговое вероятное отклонение при астрокоррекции — 0,5 км, без астрокоррекции — 10 км.

Система управления ракетой «Сокол-А» инерциальная, с астрокоррекцией. В перспективе предполагалось установить радиолокационную головку самонаведения.

Старт ракеты осуществлялся с помощью порохового ускорителя, закладываемого в прямоточный двигатель. В другом варианте два ускорителя крепились в средней части корпуса.

Ракетами П-20 предполагалось оснастить подводные лодки проекта П-627А и проекта 653.

Проект атомной подводной лодки П-627А был закончен СКБ-143 к концу 1957 г., а в начале 1958 г. началась разработка рабочих чертежей. Ракета размещалась в прочном кон-

тейнере на палубе надстройки за ограждением рубки. Контейнер имел диаметр 4,6 м и длину около 25 м.

Пуск производили в надводном положении, для чего после всплытия надо было открыть крышку контейнера, выкатить тележку с ракетой на лафет, поднять его на угол 16° и закрепить на контейнере.

После пуска требовалось убрать стартовое оборудование обратно в контейнер, закрыть его крышкой и только после этого погружаться. И хотя все указанные операции были механизированы и выполнялись дистанционно, расчетное время нахождения подводной лодки в надводном положении должно было составить 6,5 мин, в течение которых она была скована в маневрировании и не могла погружаться.

Вслед за работами по проекту П-627А СКБ-143 приступило к разработке другой атомной ракетной подводной лодки проекта 653. Если первая была опытной и на ней предстояла отработка комплекса П-20, то вторая должна была стать основным боевым кораблем подводного флота. Лодка проекта 653 вооружалась двумя ракетами П-20. Они размещались над прочным корпусом в двух контейнерах, расположенных параллельно в диаметральной плоскости. Контейнеры закрывались единым обтекателем, переходящим в ограждение рубки. Организация пуска ракет оставалась прежней, а введение поворотного обтекателя в кормовой части ограждения позволяло при его повороте на правый борт на 30° открывать крышку левого контейнера для вывода из него ракеты на лафет. При повороте обтекателя на левый борт выводилась и запускалась ракета из правого контейнера. Время запуска обеих ракет должно было занимать около 10 мин.

Работы по проекту 653 были начаты в середине 1958 г., и к концу 1959 г. был завершен технический проект. Отправка рабочих чертежей на завод началась в декабре 1959 г. Первоначально намечалась постройка четырех подводных лодок проекта 653, но затем ВМФ обратился в правительство с предложением увеличить серию до 18 кораблей. Головную лодку намечалось сдать флоту в 1962 г.

Я умышленно несколько отклонился от темы, рассказывая о вооружении подводных лодок ракетами П-20, поскольку в одном из любительских журналов проскользнула информация, что использование комплекса П-20 с надводного корабля ограничено только темным временем суток, необходимостью длительного лежания корабля на боевом курсе (не менее 1 ч) и т.д.

Видимо, автор слышал звон... Получается, что ракеты П-20 на Северном флоте летом вообще использовать нельзя — там стоят белые ночи. На самом же деле астрокоррекция на высоте 30 км обеспечивается в любое время суток.

Далее, если для пуска двух ракет с подводной лодки требовалось 10 мин, то в условиях крейсера это время могло быть лишь сокращено.

При проектировании помещения для главной энергетической установки за основу ГТЗА были приняты предварительные габаритные данные, полученные от Кировского завода для четырехвальной установки мощностью 4—30 тыс. л.с., и от Харьковского турбогенераторного завода для двухвальной установки мощностью 2 — 55 тыс. л.с.

Конструктивная защита крейсера прорабатывалась только для варианта с убирающимися пусковыми установками. При этом учитывались эксперименты, проводившиеся на корпусе недостроенного крейсера проекта 82. В результате в качестве материала конструктивной защиты проекта 63 для основного корпуса и защитных преград были приняты следующие марки стали:

а) основные корпусные конструкции (корпус, палуба, переборки) — сталь СХЛ-45;

б) защитные преграды (палубы, переборки, второе дно, платформы при толщине 10—70 мм) — сталь марок МК-27 и АК-28.

Конструктивная защита паропроизводящей установки должна была выдерживать подводный взрыв мощностью в 1 т у борта и в 5 м от днища, а также воздушный взрыв мощностью 1600 кг у борта или на палубе.

Защита остального корпуса: взрыв 400—500 кг в контакт с надводным бортом и верхней палубой и подводный взрыв

того же заряда в удалении 7 м от борта и 15 м от днища. За броневую палубу принята третья сверху, включая открытую палубу. Одновременно прорабатывался вариант выполнения в качестве броневой четвертой палубы вместо третьей.

При определении того, какие поперечные переборки выполнять броневыми, исходили из условий, чтобы при взрыве внутри броневое контура не выходило из строя более четырех смежных отсеков, составлявших около 20% длины корабля (по условиям непотопляемости).

Контуры поперечных броневых переборок ограничивались броневыми продольными переборками и броневой палубой, поперечные переборки имели толщину 20 мм.

Защита погребов противокорабельных ракет была противоосколочной. Защита погребов зенитных комплексов М-1 и М-3 имела толщину брони 20 мм. При этом внутренние продольные переборки погребов М-1 обеспечивали прочность при взрыве у борта заряда 400—500 кг.

Данные двух из нескольких вариантов проекта 63 (с линейным и эшелонным расположением энергетических установок) приведены в табл. 19.

Таблица 19

Тактико-технические характеристики вариантов проекта 63

Вариант	I-Л2	II-34
Водоизмещение стандартное, т	20 540	19 830
Длина, м	225	225
Ширина, м	22,8	22,5
Осадка, м	8	7,84
Мощность механизмов, л.с.	2 x 55 000	4 x 30 000
Полная мощность, л.с.	132 000	120 000
Скорость хода, уз.	32,5	32,5
Бронирование, мм:		
Переборки:		
Продольные/поперечные	30—80/14—20	—
Палуба I/II	20/20	—
Днище I/II	30—80/14—20	—
Вооружение:		
Самолеты-снаряды для стрельбы по площадям	2 — П-20	2 — П-20
Самолеты-снаряды для стрельбы по кораблям	3 x 2 — СМ-69 (П-6КР)	2 x 4 — СМ-76 (П-40)
ЗУР дальнего действия	2 x 2 — СМ-68 (М-3)	2 x 2 — СМ-68 (М-3)

Вариант	I-Л2	II-Э4
ЗУР ближнего действия	4 × 2 – ЗИФ-101 (М-1)	4 × 2 – ЗИФ-101 (М-1)
Зенитные автоматы	4 × 2 – ЗИФ-67 (АК-726)	4 × 2 – ЗИФ-67 (АК-726)
РБУ	2 – РБУ-2500	2 – РБУ-2500
Вертолеты	–	2 – Ка-25
РЛС:		
Общего обнаружения	Амур-Ангара	Амур-Ангара
Воздушных целей	Тайфун 2 шт.	Узел Н
Определения высоты	Разлив 2 шт.	–
Наведения ПКР	Тензор 3 шт.	Тензор 4 шт.
Наведения ЗРК М-3	Фрегат 2 шт.	Узел Р 2 шт.
Наведения ЗРК М-1	Ятаган 2 шт.	Ятаган 2 шт.
Наведения зенитных автоматов	Турель 2 шт.	Узел А 2 шт.
РЭБ	Краб 4 шт. Бизань 4 шт.	Краб 4 шт. Бизань 4 шт.
Навигационная	Дон	Дон
Опознавания «свой-чужой»	Хром 2 шт.	Хром 2 шт.
Тепеленгаторы	Зоркий 1 шт.	Зоркий 1 шт.
Телевизионное	Кузнечик 7 шт.	Кузнечик 7 шт.
Гидроакустическая станция	Геркулес 2М	Геркулес 2М

Согласно плану, с 1961 по 1964 г. заводы № 189 и № 144 должны были сдать 7 атомных крейсеров проекта 63.

Материалы предварительного эскизного проектирования были представлены на рассмотрение в Государственный комитет Совета Министров СССР по судостроению (ГКС) и ВМФ в июле 1958 г. вместе с проектом постановления Правительства об обеспечении проектирования и строительства головного корабля проекта 63, согласование которого затянулось. Кроме того, ГКС в своем докладе Правительству связал целесообразность создания таких кораблей с нерешенностью проблемы их защиты в океане от ударов с воздуха. В итоге Совмин постановлениями от 3 декабря 1958 г. и в марте 1959 г. работы по проекту 63 прекратил.

Зато за океаном на строительство флота денег не жалели. В 1961 г. в строй вступил атомный авианосец «Энтерпрайз» водоизмещением 85 тыс. т, а в 1962 г. — атомный фрегат «Бейнбридж» полным водоизмещением 8430 т. За ними последовали и другие надводные корабли с ядерными силовыми установками.

Как показали темпы строительства атомного ледокола «Ленин», наши судостроители вполне могли бы справиться с задачей строительства крейсеров проекта 63, если бы не злая воля Хрущева. Боюсь, что кому-то из читателей уже надоело поминания Никиты Сергеевича, что, мол, он один выступал против строительства надводных кораблей. Нет, конечно, не один! В сокращении ассигнований на новые корабли его поддерживали маршал Жуков, все главные конструкторы ракет вместе с любимым сыном Сережей, и, наконец, Хрущев продолжал дело, начатое Л.П. Берия.

Как же реагировали другие члены ЦК КПСС на инициативы Хрущева, хорошо описано в книге Сергея Хрущева: «...члены Президиума ЦК в основном полагались на отца, ему принадлежало решающее слово при принятии решений. Его почитали за старшего, привыкли к подобному раскладу за предыдущие десятилетия. Тут дело даже не в личности. Все определяла структура централизованной власти. Она еще только начинала меняться. Всё и все зависели от первого лица. Даже члены Президиума ЦК старались не высовываться, если всерьез не задевались их жизненные интересы. Не обязательно личные, возможно, и тех областей деятельности, где тот или иной член Президиума считал себя хозяином. В таком случае могла возникнуть перепалка, пусть не очень жесткое, но столкновение» [66. Т. 2. С. 177].

Глава 24

Надводные корабли в локальных войнах второй половины XX в.

Попробуем просмотреть западную военную кинохронику 1950—1960-х гг. и военные журналы того времени. Они буквально забиты рекламой управляемых ракет. Их показывают на марше, при подготовке к пуску, и, разумеется, самое эффектное зрелище — это пуск. Публика была ошарашена десятками мощных ракет всех классов — «Атласы», «Титаны», «Минитмены», «Торы», «Юпитеры», «Редстоуны»,

«Капралы», «Найк-Аяксы», «Найк-Геркулесы», «Матадоры», «Мейсы», «Блю-стрики», «Тандерберды» и т.д. Сейчас их не помнит даже большинство военных историков, а западные обыватели забыли напрочь.

С некоторым опозданием, в конце 1950-х гг., реклама ракет началась и у нас. Это были прежде всего космические и межконтинентальные ракеты. Их первые фотографии, и то не всех, «простые советские люди» впервые увидели в 1970-х гг., а тактико-технические данные узнали в начале 1990-х гг. С конца же 1950-х и до середины 1970-х гг. у нас их любили абстрактно, не представляя внешне и не имея представления об их возможностях.

На Западе еще кое-кто пытался бороться с ракетоманией. Появлялись едкие статьи, доказывавшие, что brave натовские генералы готовятся не к следующей, а к последующей войне. А у нас было «морально-политическое единство советского народа», что означало: что вождь скажет, то немедленно начнут, как попки, повторять генералы, адмиралы и так называемая творческая интеллигенция.

В 1959 г. дорогой Никита Сергеевич изволил заявить: «Военные корабли хороши лишь для того, чтобы совершать на них поездки с государственными визитами. А с точки зрения военной они отжили свой век. Отжили! Теперь они лишь хорошие мишени для ракет!» [39. С. 6] И, мол, поэтому мы сдали на лом на 95% законченные крейсера (он имел в виду крейсера проекта 68бис-ЗИФ). Наши же генералы и адмиралы лишь поддакивали этому бреду.

На дворе 2003 г., но и сейчас межконтинентальная баллистическая ракета может поразить лишь корабль, стоящий в базе на якоре. А в 1960-х гг. КВО наших ракет составляло 4—8 км, а время предстартовой подготовки измерялось многими часами, в течение которых авианосец или крейсер противника мог, к примеру, полным ходом перейти с Мальты в Неаполь или к берегам Греции.

А пока правители и генералы грозили друг другу ракетами, в мире шли непрерывные войны, названные американскими теоретиками локальными. С октября 1945 г. по декабрь 1975 г. в мире прошло 142 локальные войны, не счи-

тая мелких вооруженных конфликтов [40. С. 296—303]. Замечу, что, согласно той же монографии, с 1918 по сентябрь 1939 г. прошло 58 локальных войн.

Точное количество погибших в локальных войнах с октября 1945 г. по декабрь 1975 г. не подсчитано, но число это явно превышает число жертв Второй мировой войны. За рубежом и у нас истории локальных войн посвящены десятки изданий. Но пока еще ни один автор честно не признал, что по крайней мере до начала 1990-х годов решающей силой в локальных войнах была артиллерия. (Я имею в виду ствольную артиллерию и системы залпового огня.) Авиация по сравнению с «богом войны» играла второстепенную роль, танки — третьестепенную, а управляемые ракеты были где-то в хвосте. Но это в боях, а обыватель получал книги типа Дж. Стюарта «Воздушная мощь — решающая сила в Корее». Риторический вопрос: если воздушная мощь — действительно решающая сила в Корее, то почему полуголодные китайцы и корейцы, не имея вообще авиационной поддержки*, сыграли вничью с армиями США, Англии и прочих разных Австралий и Новых Зеландий?

Маневренные локальные войны можно пересчитать по пальцам, причем большинство из них — ближневосточные. В основном же локальные войны и конфликты носили позиционный характер, и в ходе них стали возможны уникальные артиллерийские дуэли через Суэцкий канал в 1968—1970 гг., в Формозском проливе в конце 1950-х годов и т.д. В ряде локальных войн авиация вообще не использовалась по политическим причинам, и все решала артиллерия. Это, например, «первая социалистическая война» между Вьетнамом и Китаем, бои за остров Даманский и т.д.

Впервые управляемые ракеты класса «воздух/воздух» в локальных войнах были применены американцами в 1956 г. в воздушных боях над Формозским проливом и территорией континентального Китая. Первое боевое применение зенит-

* Советские и китайские истребители МиГ-15 осуществляли ПВО лишь самых северных районов Кореи и никогда не появлялись вблизи линии фронта.

ных управляемых ракет состоялось 7 октября 1959 г. под Пекином, когда ракетой В-750В комплекса С-75 на высоте 20,6 км китайские ракетчики сбили американский двухмоторный разведчик Б-57Д. Разумеется, и комплекс, и сама ракета были советского производства. Регулярное же боевое применение ЗУР (того же комплекса С-75) началось во Вьетнаме с 25 июля 1965 г.

О применении же противокорабельных ракет будет рассказано позже.

В 1950—1980-х гг., подобно тому как на полях сражений царила сухопутная артиллерия, главным оружием флота оставались пушки.

Свыше 50 лет историки спорят, кто начал Корейскую войну. На мой взгляд, спор сей чисто академический, поскольку в течение нескольких месяцев, предшествовавших войне, и Ким Ир Сен, и Ли Сын Ман интенсивно готовились к войне и обменивались взаимными угрозами. С 23 по 25 июня 1950 г. на демаркационной линии, проходившей по 38-й параллели, происходили бои с применением артиллерии. А на рассвете 25 июня северокорейские войска перешли в решительное наступление. К 20 августа южнокорейским войскам удалось сохранить за собой лишь Пусанский плацдарм до 120 км по фронту и до 100—120 км в глубину.

27 июня 7-й американский флот направился к берегам Кореи. Туда же двинулась и английская оперативная группа в составе авианосца «Трайэмф», крейсеров «Белфаст» и «Ямайка», а также двух эсминцев и трех фрегатов.

29 июня американский легкий крейсер ПВО «Джюно» впервые обстрелял восточное побережье Кореи в районе Оккье, выпустив по скоплениям живой силы противника 459 127-мм снарядов. По полученным сведениям, потери противника составили 27 чел. 30 июня «Джюно» еще раз обстрелял этот район.

2 июля в 4 ч 20 мин утра произошел бой четырех северокорейских торпедных катеров (бывших советских, типа Г-5) с американским крейсером «Джюно», английским крейсером «Ямайка» и эсминцем «Блэк Суон». В результате три

катера были потоплены, а одному удалось уйти. Но катера успели произвести торпедный залп с дистанции 2—3 кабельтовых (366—550 м). Согласно закрытому советскому описанию Корейской войны: «В тяжелый крейсер попали две-три торпеды, и одна торпеда взорвалась у борта легкого крейсера. Оба крейсера получили повреждения, но дошли до своей базы» [14. С. 479].

Действительно, с такой дистанции трудно промахнуться. Американские же источники отрицают попадания [38. С. 241].

По моему же мнению, «Джюно» не пострадал или получил небольшие повреждения, а «Ямайка» была торпедирована (ее-то корейцы и приняли за тяжелый крейсер). Больше «Ямайка» в боевых действиях не участвовала.

Без преувеличения можно сказать, что Пусанский периметр, как его называли американцы, выстоял лишь благодаря огню корабельной артиллерии и авиационной поддержке американцев и англичан. С 29 июня по 15 сентября 1950 г. англо-американские корабли 89 раз обстреливали позиции северокорейцев. Среди кораблей были два крейсера — «Белфаст» и «Джюно» — и несколько эсминцев.

К концу июля 1950 г. к берегам Кореи прибыли американские тяжелые крейсера «Хелена» и «Тоledo», английский крейсер «Кения», 11 эсминцев и 2 фрегата. А 14 августа прибыл первый линкор «Миссури», который немедленно приступил к артиллерийской поддержке американских и южнокорейских войск на Пусанском периметре. Средняя дистанция стрельбы 406-мм снарядами составляла 16 км.

К концу 1950 г. численность американских кораблей основных классов, привлеченных для действий в Корее, увеличилась с 26 до 89 вымпелов, т.е. более чем в три раза, а численность английских кораблей — с 20 до 27. В ходе последующих боевых действий количество американских и английских кораблей практически не менялось. Но в то же время военно-морское командование США и Англии, стремясь пропустить через корейский театр военных действий возможно большее количество своих кораблей, привлекло для боевых действий в общей сложности около 575 американ-

ских кораблей (в том числе 4 линкора, 8 авианосцев и 8 крейсеров) и около 50 английских кораблей (в том числе 4 легких авианосца и 10 легких крейсеров).

Из состава ВМФ Канады, Австралии, Новой Зеландии, Франции и Голландии в боевых действиях в разное время в водах Кореи участвовало до 32 кораблей разных классов (в том числе легкий авианосец и 10 эсминцев).

Замена кораблей флотов США, Англии, Канады и других стран — участниц военных действий в Корее производилась, как правило, через 5—7 месяцев.

Нанесение артиллерийских ударов по северокорейским портам и другим береговым объектам осуществлялось как одиночными кораблями, так и отрядами кораблей в составе 1—2 крейсеров, 2—5 эсминцев и сторожевых кораблей. Эпизодически обстрелы производились более крупными соединениями кораблей в составе линкора, 2—3 крейсеров, 6—8 эсминцев и 4—5 сторожевых кораблей.

По данным штаба 7-го флота США, надводные корабли для действия по береговым объектам в период с июня 1950 г. по июнь 1953 г. израсходовали 4 069 626 снарядов калибром 406—127 мм общим весом более 75 тыс. т.

Наиболее интенсивным артобстрелам подверглись порты, города, береговые укрепления и приморские пути сообщения на восточном побережье Кореи от Вонсана до Ченгчжина. Железная дорога, проходящая по восточному побережью Кореи от Вонсана до северной границы КНДР с СССР и Китаем, систематически подвергалась обстрелам корабельной артиллерии. Только в 1951 г. на этой дороге было разрушено 85 мостов, 8 туннелей, 48 станций и отмечено 60 случаев повреждений железнодорожных путей.

С марта 1951 г. артобстрелы производились практически ежедневно, независимо от метеоусловий и времени суток. Днем корабли при ведении обстрела маневрировали на расстоянии 40—45 кабельтовых (7,4—8,3 км) от берега, а при наличии на обстреливаемом побережье артиллерийских батарей КНДР — в 80—100 кабельтовых (14,8—18,5 км). Обычно корабли вели огонь по берегу на ходу, следуя в кильватер-

ном строю со скоростью 8—10 узлов, увеличивая скорость при противодействии береговых батарей до 20 узлов.

Корректировка артогня производилась одним-двумя вертолетами или самолетами-корректировщиками, державшимися в районе цели на высоте 800—1000 м.

В темное время суток корабли обычно производили обстрел побережья, стоя на якоре, с дистанции 40—50 кабельтовых (7,4—9,3 км). Для освещения целей использовались осветительные снаряды и ракеты, а иногда прожекторы.

Обстрел береговых объектов американские корабли обычно начинали массированным огнем налетом, продолжавшимся 20—30 мин, после чего переходили к артиллерийской обработке целей одиночными кораблями, которые вели огонь с промежутками в 15—20 мин.

27 июля 1953 г. в 10 ч утра по корейскому времени воюющие стороны подписали в Паньмыньжоне соглашение о перемирии, в соответствии с которым в 22 ч того же дня боевые действия по всему фронту прекратились. Последний выстрел в Корею был сделан из 203-мм орудия американского крейсера «Сент Пол» в 21 ч 59 м.

Для участия в Корейской войне американцы в начале 1951 г. расконсервировали линкоры «Висконсин», «Айова» и «Нью-Джерси». Американское командование считало, что линкоры лучше всего подходят для обстрела неприятельского побережья. Только в течение февраля—марта 1952 г. «Висконсин» провел 43 обстрела, выпустив при этом 977 406-мм снарядов.

После Корейской войны линкоры «Айова», «Нью-Джерси» и «Висконсин» до 1957—1958 гг. служили в Атлантике, а затем были выведены в резерв. «Миссури» был выведен в резерв еще раньше — 26 февраля 1955 г.

В 1956 г. в ходе операции «Мушкетер» в составе англо-французских сил, участвовавших в нападении на Египет, были французский линкор «Жан Бар», 7 авианосцев, 3 крейсера, 13 эсминцев и другие суда. 1 ноября 1956 г. огнем корабельной артиллерии союзников был потоплен египетский фрегат «Домайт» водоизмещением 2175 т. 6 ноября корабли союзников провели интенсивный обстрел Порт-Саида, за которым последовал морской десант.

Во Вьетнамской войне участвовали: один линкор («Нью-Джерси», с 30 сентября 1968 г. по апрель 1969 г.), от 2 до 4 крейсеров и 30—40 эсминцев и фрегатов одновременно. Американские корабли обстреливали побережье как Южного, так и Северного Вьетнама. На севере им часто приходилось вести артиллерийские дуэли с береговыми батареями. Только в 1972 г. американские корабли получили 80 попаданий артиллерийских снарядов, в том числе серьезные повреждения получили крейсера «Оклахома Сити» и «Бостон», эсминцы «Хигби» и «Хэнсон», были потоплены два быстроходных артиллерийских катера. На каждом корабле имелись убитые и раненые.

Среднемесячный расход артиллерийских снарядов на кораблях доходил до 6 тыс. Так, за 120 дней линкор «Нью-Джерси» выполнил 434 стрельбы, израсходовав 5688 406-мм и 13 000 127-мм снарядов. Береговыми целями являлись мосты, переправы, небольшие порты, дороги и др. Для вывода из строя железнодорожной станции расходовалось в среднем до 500 снарядов, а для разрушения моста — 120 снарядов.

Линкор «Нью-Джерси» 17 декабря 1969 г. был выведен в резерв и законсервирован. В 1970-х гг. в боевом составе ВМФ США линкоров не состояло.

Однако в 1981 г. конгресс США принял очередную программу эскалации вооружений, выдвинутую администрацией Рейгана. По этой программе наряду с финансированием строительства атомных ракетных подводных лодок типа «Огайо», стратегического бомбардировщика В-1 и межконтинентальных баллистических ракет М-Х санкционировалось выделение средств на расконсервацию и модернизацию «Нью-Джерси». Конгресс в целом одобрил программу подготовки к возвращению в состав действующего флота всех четырех линкоров («Нью-Джерси», «Айова», «Миссури» и «Висконсин»).

Программа расконсервации и модернизации линкоров, кроме корпусных работ, включала: размещение на верхней палубе 8 четырехконтейнерных защищенных пусковых установок для крылатых ракет «Томагавк», 4 четырехконтейнер-

ных ПУ для противокорабельных ракет «Гарпун» и 4 20-мм артустановок «Вулкан-Фаланкс». Также предусматривалось оборудование площадки и ангара для трех противолодочных вертолетов. Линкоры должны были получить новые системы связи, управления огнем, радиоэлектронной борьбы и РЛС. На кораблях оставались все три трех- и двухорудийные артустановки главного калибра, а также шесть из десяти 127-мм друхорудийных установок.

К концу 1982 г. на судовой верфи ВМС в Лонг-Бич (Калифорния) завершились все плановые работы по расконсервации и модернизации линкора «Нью-Джерси». Корабль прошел испытания и 28 декабря был передан флоту.

В апреле 1982 г. началась расконсервация линкора «Айова». После предварительной подготовки корпуса и временного демонтажа всех 127-мм универсальных установок корабль был отбуксирован в Новый Орлеан (Луизиана), где в середине сентября его поставили в сухой док для производства корпусных работ.

28 апреля 1984 г. линкор «Айова» был введен в строй. 19 апреля 1989 г. в ходе учебных стрельб к северу от полуострова Пуэрто-Рико произошел взрыв в 406-мм башне, в результате которого погибло 47 человек.

Линкоры «Миссури» и «Висконсин» вошли в строй после модернизации в 1986 и 1988 гг. соответственно. Стоимость эксплуатации одного линкора в начале 1990-х г. обходилась в 400 тыс. долл.

В декабре 1983 г. линкор «Нью-Джерси» несколько раз обстреливал побережье Ливана. Первый раз стрельбы были проведены 14 декабря по сирийской позиции зенитных ракет.

В 1980-х г. для сбережения каналов 406-мм орудий американцы приняли новые пороховые заряды, которые несколько ухудшили баллистические данные, но зато существенно повысили живучесть стволов за счет уменьшения давления газов и ряда добавок в состав заряда. Что же касается снарядов, то ими были забиты склады еще со времен Второй мировой войны. Один американский журналист, описывая обстрел Ливана, подсчитал, сколько долларов (около сотни) сэкономил один выстрел 406-мм снаряда американскому на-

логоплательщику. Имелась в виду экономия от затрат на хранение снарядов.

В январе 1991 г. в операции «Буря в пустыне» участвовали линкоры «Миссури» и «Висконсин». Впервые в боевых условиях с борта «Миссури» было выпущено по территории Ирака 28 крылатых ракет «Томагавк». Кроме того, «Миссури» выпустил по берегу около восьмисот 406-мм снарядов.

13 января 1995 г. морской министр США* объявил об исключении из состава флота четырех линкоров, заявив, что эра линкоров закончена. Однако руководство ВМФ США не собирается отказываться от корабельных артсистем среднего и крупного калибра. Об этом свидетельствуют создание новых активно-реактивных и управляемых 127-мм снарядов для состоящих на вооружении установок Mk 45, а также опыты в 1970-х гг. с 203-мм автоматической универсальной пушкой Mk 71, установленной на эсминце «Хэл».

В настоящее же время американцы испытывают 155-мм корабельное орудие.

Любопытно, что немцы пошли более простым путем и на фрегате типа F124 (водоизмещение 5960 т) не мудрствуя лукаво установили 155-мм гаубицу вместе с башней от самоходной гаубицы PzH 2000. Гаубица серийно изготавливается фирмой «Рейнметалл». Скорострельность ее 10 выстр./мин. Дальность стрельбы штатным фугасным снарядом — 40 км, но фирма «Рейнметалл» в настоящее время разрабатывает для PzH 200 активно-реактивный снаряд с дальностью не менее 80 км.

Глава 25

Применение противокорабельных ракет в локальных войнах

Первое боевое применение корабельных управляемых ракет состоялось 21 октября 1967 г. в 13 милях от Порт-Саида. Израильский эсминец «Эйлат» (водоизмещение 2555 т; вооружение: четыре 114-мм универсальных орудия, шесть 40-мм зенитных автоматов) вошел в территориальные воды

* Secretary of Navy.

Египта. Два египетских ракетных катера проекта 183Р получили приказ атаковать нарушителя границы. При этом целеуказания катера принимали от береговых РЛС. Первой же ракетой П-15, попавшей в надстройку, эсминец был потоплен. Пуски последующих трех ракет были обусловлены появившимися на экранах РЛС египтян отметками от разрыва ракеты, которые были приняты за новые израильские корабли. Так что три последующие ракеты попали в уже тонущий корабль.

Стоит заметить, что в частных беседах ряд офицеров и адмиралов упоминали о советских специалистах, находившихся на борту египетских катеров, хотя официального подтверждения это не получило.

Потопление «Эйлата» стало мировой сенсацией. Западная пресса писала, что этот бой провозгласил новую эру в войне на море. Замечу, что к октябрю 1967 г. противокорабельные ракеты находились на вооружении только СССР и его союзников.

Срочно во всех ведущих морских державах мира приступили к созданию противокорабельных ракет морского, воздушного и берегового базирования. При этом чуть ли не впереди всех оказался Израиль, принявший на вооружение в 1970 г. ракету «Габриэль» Mk 2. В 1971 г. французы приняли на вооружение ракету «Экзосет» MM 38/40 и т.д. Одними из последних приняли на вооружение противокорабельные ракеты США — в 1980 г. «Гарпун» RGM-84 и в 1983 г. «Томагавк» BGM-109B.

В следующий раз противокорабельные ракеты были применены в ходе индо-пакистанской войны в июне—ноябре 1971 г. ВМС Индии имели существенное превосходство над пакистанским флотом. У индийцев к 1 июня 1971 г. имелись: один авианосец, два крейсера, шесть эсминцев (фрегатов) и четыре подводные лодки. Однако главной ударной силой были полученные от СССР в январе—апреле 1971 г. семь ракетных катеров проекта 205. Катера полным водоизмещением 200 т имели на вооружении по четыре ракеты П-15.

В составе пакистанского флота были: один крейсер, пять эсминцев, два фрегата и ряд мелких судов. В декабре 1971 г.

катера проекта 205 ВМС Индии, вооруженные П-15, дважды наносили удары по кораблям и береговым объектам Пакистана.

Ракетные катера ВМФ Индии базировались в Бомбее, находящемся примерно в 950 км от военно-морской базы Карачи. Для обеспечения запаса своего хода тактическая группа из четырех ракетных катеров большую часть пути до Карачи следовала на буксире за двумя фрегатами. Эти же фрегаты должны были прикрывать отход тактической группы после выполнения боевой задачи, авиационного прикрытия не предусматривалось.

В ночь на 5 декабря 1971 г. два индийских фрегата «Килтон» и «Катгалл»* взяли на буксир три ракетных катера «Нипат» К 86, «Ниргхат» К 89 и «Вир» К 82 (все проекта 205). При подходе к Карачи катера пошли своим ходом. На дистанции около 20 миль от Карачи фрегаты легли в дрейф, а катера малым ходом, маскируясь под рыболовецкие суда, пошли к берегу. Приближающиеся цели были обнаружены пакистанской береговой РЛС на удалении около 40 миль от побережья. В ту ночь дозор у Карачи несли пакистанские эсминец «Хайбер» (водоизмещением 3361 т) и тральщик «Мухафиз» (водоизмещением 375 т). Пакистанцы приняли индийские катера за рыболовецкие суда, и на всякий случай «Хайбер» получил приказ подойти к ним поближе.

Примерно в 23 ч 25 мин головной индийский катер выпустил по «Хайберу» две ракеты П-15. Обе ракеты попали в цель — эсминец разломился пополам и затонул. Командир лишь успел донести по радио о попадании в корабль... авиабомбы.

Другой катер поразил одной ракетой тральщик «Мухафиз», который загорелся и через несколько часов затонул. К тонущему тральщику успели подойти спасательные кораб-

* Советские сторожевые корабли проекта 159Э (Э — экспортный вариант). Водоизмещение полное — 1100 т, скорость хода — до 35 узлов, вооружение: 2 — двухорудийные 76-мм установки АК-726. Переданы Индии накануне войны.

ли, и лишь тогда от командира тральщика пакистанское командование узнало, что корабль был поражен ракетой.

В воздух немедленно поднялись истребители F-86 «Сейбр», но они не нашли индийскую эскадру, поскольку она двинулась не на юго-восток к Бомбею, а на запад.

Те же индийские корабли и катера в ночь на 9 декабря нанесли удар по порту Карачи. В ходе атаки было выпущено не менее 9 ракет П-15, большинство из которых попало в торговые суда, стоявшие на рейде. Ракетами были потоплены панамское судно «Галф Стар», либерийское «Венера Челленджер» («Venus Challenger»), английское «Харматан», сгорело греческое судно «Зоя» («Zoe»), был тяжело поврежден танкер пакистанского ВМФ «Дакка».

Три ракеты П-15 поразили огромные резервуары на нефтеперегонном заводе Коамари. За день резервуары прилично нагреваются, а ночью интенсивно излучают тепло. Поэтому тепловые головки наведения «Снегирь» легко захватывали эти цели. Однако, по другой версии, тепловые ГСН «Кондор» и «Снегирь» не поставлялись на экспорт, и стрельба ракетами велась по площадям.

В следующий раз противокорабельные ракеты были применены в ходе арабо-израильской войны в октябре 1973 г.

К началу боевых действий на море Египет (АРЕ) и Сирия (САР) имели двойное превосходство в корабельном составе и количестве ракетных катеров над Израилем (табл. 20).

Таблица 20

**Соотношение корабельного состава
флотов АРЕ, САР и Израиля**

Корабельный состав	АРЕ	САР	Израиль
Общее количество кораблей	107	27	59
Количество ракетных катеров	17	9	13
Количество ракетных установок на катерах	58	24	103

На ракетных катерах Израиля было по 7—8 пусковых установок для ракет, а на катерах АРЕ и САР — по 4 или даже по 2, вследствие чего соотношение общего количества

действующих пусковых установок составило 1,26 в пользу ВМС Израиля.

В ходе войны израильские катера совершили более 100 выходов в море и 15 рейдов к побережью Египта и Сирии.

Рейды израильских катеров продолжались от 15 до 20 ч и совершались, как правило, в темное время суток. Ракетные катера действовали в составе ударных групп, состоявших из двух-трех тактических отрядов по два-три катера с отстоянием друг от друга до 5 миль по фронту и до 3 миль в глубину. В состав ударной группы дополнительно включался малый десантный корабль с вертолетами на борту.

Одному из тактических отрядов ставилась задача нанесения ракетно-артиллерийского удара по береговым объектам, задачей других было блокирование противодействующих сил флота арабов.

За 20—30 мин до подхода ударной группы к рубежу обнаружения береговыми средствами наблюдения противника вперед выдвигались вертолеты, которые, произведя галсирование на малых высотах, имитировали ложные надводные цели. Одновременно вертолеты ставили радиолокационные пассивные помехи и вели разведку береговых огневых позиций, а также кораблей ВМС Египта или Сирии, готовившихся к отражению атак израильских кораблей. При обнаружении пуска ракет вертолеты, резко набирая высоту до 300—500 м, уклонялись от ракет и, имитируя исчезновение ложных надводных целей, создавали тем самым видимость попадания ракет в корабли ВМС Израиля.

Блокирующие тактические отряды осуществляли маневрирование в 20—25 милях от мест базирования кораблей противника. Выдвижение их на рубеж ракетной атаки осуществлялось с различных направлений. Ракетный удар по кораблям наносился массированно (залпами) на больших скоростях катеров-носителей после сближения с целью на расстояние 9—11 миль. В нанесении удара участвовали также вертолеты, вооруженные ПТУРС.

Флоты Египта и Сирии были нацелены на ведение оборонительных действий. Ракетные катера обычно действовали тактическими отрядами по два катера в каждом. Перехо-

ды в районы патрулирования совершались на малых ходах с маскировкой под рыболовные суда в режиме полного радиомолчания вблизи побережья.

Наведение катеров на цели осуществлялось с береговых командных пунктов. Катерные РЛС целеуказания «Рангоут» обнаруживали израильские катера на дальностях 45—50 км. Пуски ракет осуществлялись залпом по 2—4 ракеты с дальностей 20—40 км от цели.

В действиях арабов можно назвать следующие недостатки.

Недостаточное использование преимущества ракет П-15 перед израильскими ракетами «Габриэль» (Мк-1) в дальности стрельбы на 20 км. Время ракетного залпа не всегда сокращалось до минимума. Взаимодействие между катерами во время боя было организовано плохо. Выход катеров из боя после ракетной атаки выполнялся с запаздыванием.

Следует отметить также низкий уровень подготовки операторов РЛС «Рангоут», которые не могли отличить ложные цели (дипольные облака, вертолеты) от истинных, что приводило к неоправданному расходу боезапаса.

Данные об общих потерях воюющих сторон и количестве кораблей, уничтоженных ракетами П-15 и «Габриэль» (Мк-1), приведены в табл. 21.

Таблица 21

Соотношение потерь в корабельном составе флотов АРЕ, САР и Израиля

Потери корабельного состава	АРЕ	САР	Израиль
Общие потери кораблей	13	5	12
В том числе: ракетных катеров	7	3	7
других кораблей	6	2	9
Потери кораблей от крылатых ракет	3	4	5

В ходе Фолклендской войны весной 1982 г. всемирную известность получила аргентинская ракета «Экзосет» («Летающая рыба»). Противокорабельная ракета «Экзосет» была создана во Франции и производилась в четырех вариантах: ММ-38 для вооружения надводных кораблей; SM-39 для под-

водных лодок; АМ-39 для самолетов и ММ-40 для береговой обороны.

Все варианты ракеты «Экзосет» имеют нормальную аэродинамическую схему с крестообразным крылом в средней части корпуса и такими же рулями управления на поверхности хвостового отсека.

Авиационная ракета АМ-39 имеет полную длину 4,7 м, диаметр корпуса 350 мм и размах крыла 1,1 м. Стартовый вес ракеты — 660 кг. Вес осколочно-фугасной боевой части — 150 кг.

Все варианты ракеты «Экзосет» оснащены активной радиолокационной импульсной головкой самонаведения с горизонтальной стабилизацией диаграммы направленности. Вес головки самонаведения — 30 кг. Она работает на частоте 8—10 ГГц и способна обнаруживать корабль типа фрегат с эффективной поверхностью рассеяния около 100 м² на дальности до 24 км. Антенна осуществляет поиск цели в секторе -16° по азимуту и -10° по углу места.

Максимальная скорость ракеты около 1100 км/ч (т.е. ракета дозвуковая). Дальность стрельбы максимальная — 50 км при пуске с высоты 300 м и 70 км при пуске с высоты 10 км. Минимальная высота пуска 50 м.

Горизонтальный полет на маршевом участке осуществляется по командам автономной инерциальной системы и радиовысотомера. На дистанции 12—15 км от расчетного места цели ракета снижается до 7 м. После включения головки самонаведения в течение 2 с выполняются обнаружение, захват цели и переход на ее автоматическое сопровождение. Если противник применяет средства радиоэлектронной борьбы, то головка самонаведения может переключаться на режим самонаведения на помеху. В случае пролета над малоразмерной целью боевая часть подрывается от неконтактного взрывателя.

Первое боевое применение ракета «Экзосет» имела 4 мая 1982 г. в ходе войны за Фолклендские острова. В этот день аргентинский патрульный самолет «Нептун» на расстоянии около 200 км обнаружил соединения английских кораблей.

С авиабазы Рио-Гранде, расположенной на расстоянии около 850 км, поднялись пять штурмовиков «Супер Этандар». Из них только два несли по одной противокорабельной ракете «Экзосет» под правой консолью, а под левой — сбрасываемый топливный бак емкостью 1100 л. Один самолет с таким же вооружением был резервным, а два других несли только топливные баки, выполняя функции заправщиков. Штурмовики шли на высоте 50 м над уровнем моря. В 46 км от кораблей летчики увеличили высоту до 150 м, произвели кратковременное, на 30 с, включение бортовых РЛС. На экранах индикаторов высветились отметки двух целей: эсминца УРО «Шеффилд» (водоизмещением 41 000 т) и фрегата «Плимут». Угол между направлениями на них составлял 40°.

После ввода данных целеуказания по каждой цели с дистанции 37 км был выполнен пуск двух ракет «Экзосет». В момент пуска бортовые системы предупреждения информировали летчиков о подсвете самолетов радиолокационной станцией фрегата «Плимут». Поисковая РЛС «Шеффилда» была выключена для устранения помех спутниковой системе связи «Скайнет», через которую велись переговоры с Лондоном. Самолеты тотчас же вышли из зоны действия ЗРК «Си Дарт», которыми были вооружены английские эсминцы типа «Шеффилд».

Активная радиолокационная головка самонаведения одной из ракет захватила «Шеффилд» на дистанции 12—15 км, высота ее полета снизилась до 2—3 м. Визуально ракету заметили лишь за 6 с до попадания в корабль. Ракета пробила борт на 1,8 м выше ватерлинии, но внутри корпуса не взорвалась — не сработал контактный взрыватель замедленного действия. От остатков ракетного топлива загорелись электрические кабели, краска. Отсек быстро наполнился ядовитым дымом, создалась реальная угроза взрыва ракет и артиллерийского боезапаса. После 5 ч безрезультатной борьбы с пожаром экипаж покинул корабль.

Вторую ракету с фрегата «Плимут» обнаружили заблаговременно, за 40 с. Завесой из дипольных отражателей были

созданы пассивные помехи, которые и увели ракету в ложном направлении.

Самым крупным кораблем, потопленным управляемой ракетой после 1945 г., оказался британский авиатранспорт «Атлантик Конвейер» (водоизмещением 15 000 т), переоборудованный перед войной из гражданского контейнеровоза.

25 мая 1982 г. пара самолетов «Супер Этандар» вылетела с авиабазы в Рио-Гранде и взяла курс на северо-восток, затем повернула на восток, произвела дозаправку топливом от самолета С-130 и, следуя в южном, а затем в западном направлении, вышла в район маневрирования авианосного соединения на высоте 30 м со стороны, с которой меньше всего ждали нападения. Наведение на цель производилось с самолетов С-130.

На дальности 80 км от предполагаемого местонахождения соединения аргентинские летчики обнаружили авианосец «Гермес» в окружении других кораблей. Осуществив пуск ракеты на дистанции 48 км от цели, самолеты сразу же ушли в сторону континента на предельно малой высоте. В это время англичане с кораблей и поднятых в воздух вертолетов выставили помехи — дипольные отражатели. Дезориентированные помехами ракеты захватили находившийся в 6 км от авианосца «Атлантик Конвейер» и потопили его вместе с находившимися на борту 15 вертолетами «Уэссекс» и «Чинук».

30 мая самолет «Супер Этандар» выпустил две ракеты «Экзосет» по английскому авианосцу «Инвинсибл». Корабли охранения и вертолеты поставили завесы в виде облаков из дипольных отражателей, и обе ракеты сбились с курса и упали в море.

В заключение остановимся на «танкерной войне» в Персидском заливе, длившейся с 1984 по 1988 г. Началом этой войны многими исследователями принято считать 25 апреля 1984 г., когда иракской ракетой «Экзосет» АМ-39 был поражен саудовский супертанкер «Сафина-аль-Араб» дедвейтом* 357 тыс. т. В результате попадания ракеты на судне

* Дедвейт — полная грузоподъемность торгового судна.

возник пожар, в море было разлито до 10 тыс. т нефти, а ущерб составил около 20 млн долл. Удар был нанесен в 120 милях южнее острова Харк. Однако незадолго до этого события минимум дважды, 27 марта и 22 апреля, иракская авиация использовала ракеты «Экзосет» южнее острова Харк против танкеров — греческого «Филикон I» дедвейтом 83 тыс. т и панамского «Ровер Стар». В первом случае боеголовка ракеты не сдетонировала, а во втором — судно взрывом были нанесены незначительные повреждения, и, видимо, поэтому эти эпизоды не привлекли должного внимания.

С начала 1984 г. и до 3 июня было зафиксировано 14 пусков ракет «Экзосет» по тринадцати морским целям (по одной цели пущено две ракеты), но только в одном случае получившее повреждение судно затонуло. Это был панамский танкер «Фиделити» дедвейтом 28 тыс. т, атакованный 19 мая 1984 г. самолетом «Супер Этандар» южнее Бушира. По пяти судам удары были нанесены при подходах к порту Бундер-Хомейни с использованием береговых противокорабельных ракетных комплексов, развернутых на платформах иракских рейдовых причалов Мина-аль-Бакир и Хорэль-Амая в 20 милях от иранского судоходного канала Хормуса. Все пять судов не принадлежали Ирану, три из них были либерийскими, один — греческий и один — кипрский.

Остальные восемь пораженных иракскими ракетами целей, за исключением танкера «Фиделити», были атакованы в районе острова Харк или южнее его. Из них лишь один танкер «Тебриз» принадлежал Ирану.

Таким образом, из тринадцати атакованных ракетами «Экзосет» морских целей, включая танкеры в районе острова Харк и балкеры, осуществлявшие доставку грузов в порты Бундер-Хомейни и Бушир, двенадцать принадлежали не участвовавшим в войне странам. Боевая эффективность использования ракет «Экзосет» была низкой из-за конструктивных недостатков взрывателей, в ряде случаев не детонировавших при попадании в цель.

Всего в 1984 г. нападениям подверглось 37 гражданских судов, из них 21 танкер, при этом ни один из танкеров по-

топлен не был. У военных аналитиков большой интерес вызвал тот факт, что точность попадания использовавшихся в войне на море противокорабельных систем значительно превосходила их боевую эффективность. Так, Дэвид Айсби, анализируя на страницах журнала «Джейнс диффенс уикли» результаты иракских налетов на торговые суда, отмечает, что к концу 1984 г. было потоплено лишь четыре судна общим водоизмещением 48 486 т пятью ракетами, из которых по меньшей мере две были ракетами «Экзосет» АМ-39. Серьезные конструктивные повреждения были нанесены 21 судну общим водоизмещением 927 073 т, включая четыре супертанкера водоизмещением более 100 тыс. т. При этом были использованы 24 ракеты и одна авиабомба. Одно судно было поражено ракетой П-15, и одно судно, стоявшее у причала — плавказарма ВМС Ирана «Рафаэль», — ракетой советского производства с самолета Ту-16 (видимо, ракетой КСР-2).

Большинство ракет попадали в центр отражающей поверхности, захваченной радиолокационной ГСН, т.е. под кормовую надстройку, возвышающуюся над палубой. Исключение составляли случаи, когда пуск осуществлялся с носовых курсовых углов. Попадания в район ниже кормовой надстройки, где расположено машинное отделение, приводили, как правило, к пожарам и жертвам среди экипажа.

Определенный интерес представляет инцидент с американским фрегатом УРО «Старк». 17 мая 1987 г. в 9 ч 10 мин фрегат вышел из порта Манама (Бахрейн), где пополнял запасы воды, топлива и продовольствия, и в 13 ч 30 мин занял линию дозора и приступил к патрулированию в 65—85 милях северо-восточнее побережья Бахрейна. В 20 ч американский самолет раннего радиолокационного обнаружения Е-3 засек взлет иракского самолета Р-1 «Мираж», который вначале летел на юг, а затем пошел вдоль Персидского залива. Первая информация была получена в сети БИУС через эсминец УРО «Кунц»: иракский самолет в сети оповещения обозначался как «цель № 2202». В 20 ч 15 мин командир «Старка» Г. Бриднел получил доклад вахтенного офицера о

том, что иракский самолет следует курсом на юго-восток и находится в данный момент от них в 200 милях.

В 21 ч 05 мин оператор поста радио- и радиотехнической разведки с помощью станции AN/SQL-32 перехватил сигналы работы поисковой РЛС самолета «Мираж», который в это время находился в 27 милях от «Старка».

В 21 ч 09 мин с борта «Старка» была передана радиограмма: «Неизвестный самолет — это боевой корабль ВМС США. Ваш курс 78 градусов, дистанция 12 миль. Прошу сообщить ваши намерения». В это же время вахтенный офицер приказал подготовить пусковые установки неуправляемых ракет с противолокационными отражателями и инфракрасными ловушками. Сигнальщик, находившийся на мостике с левого борта корабля, доложил, что он визуально наблюдал на линии горизонта яркую вспышку. На фрегате объявили боевую тревогу. В это же время на самолет повторно передали предупредительную радиограмму.

В 21 ч 10 мин, выпустив вторую ракету, «Мираж» резко отвернул влево и, прибавив скорость, ушел в сторону иракской территории. В течение 1—2 мин сигнальщик несколько раз докладывал о приближении ракеты с левого борта фрегата. С главного командного пункта были даны команды: «Поставить пассивные помехи! По ракете — огонь!». Но было уже поздно. В это время в левый борт «Старка» попала первая ракета, но взрыва не последовало. Через несколько секунд чуть выше места попадания первой ракеты вошла и вторая, и на этот раз мощный взрыв сотряс корабль. Эта ракета проделала в борту пробоину площадью свыше 12 м². Возникший пожар вскоре был потушен. Личному составу «Старка» удалось извлечь из корпуса корабля неразорвавшуюся головную часть первой ракеты «Экзосет». После снятия взрывателей ее отправили на вертолете на штабной корабль «Ла Саль».

Подробный анализ воздействия ракет на корабли выходит за рамки работы. Тем не менее стоит отметить, что для попадания в корабль водоизмещением свыше 10 тыс. т требуется не менее 2—4 ракет. Случаев боевого применения ракет по бронированным кораблям не было, но можно утверж-

дать, что даже сравнительно тонкая броня уменьшит действие фугасной боевой части ракеты. И, наконец, когда грамотно применяются активные и пассивные средства радиопротиводействия, то противокорабельные ракеты просто летят мимо.

Глава 26

Советский флот в «холодной войне»

В течение почти 50 лет под термином «холодная война» во всем мире понималось противостояние двух идеологий — капитализма и социализма, двух экономических систем и двух военно-политических блоков. Советская пропаганда твердила, что американские империалисты хотят задушить страны социализма и т.д. В свою очередь, империалистические пропагандисты утверждали диаметрально противоположное. Мол, Соединенные Штаты приняли на себя благородную миссию защитить «свободный мир» от коммунизма.

Но менее чем за два года рухнули социалистические режимы в странах Восточной Европы, прекратил существование Варшавский договор, и, наконец, распался СССР. В 1991—1992 гг. наша интеллигенция пребывала в эйфории — «холодная война» навсегда закончилась!

На самом деле «холодная война» переросла в серию довольно горячих как скоротечных, так и вялотекущих войн. Блок НАТО не только не распался, а, наоборот, значительно расширился за счет бывшей ГДР, стран Восточной Европы и бывших республик СССР. Число натовских самолетов и подводных лодок, оперирующих у государственных границ России, практически не сократилось. Почти все бывшие республики СССР были объявлены сферой особых интересов США.

Все это показывает, что так называемая «холодная война» была вызвана не столько различием идеологий, сколько столкновением государственных интересов двух сверхдержав. Обе сверхдержавы попирали суверенитет малых стран. Од-

нако Сталин уже в конце 1920-х — начале 1930-х гг. отказался от идеи «мировой революции». При этом все коммунистические догмы о неизбежном крахе капитализма и т.д. по-прежнему оставались основой советской пропаганды. Практически же Сталин заботился лишь о безопасности и интересах государства Российского. Позже эту линию продолжили Хрущев и Брежнев.

А вот целью правительства США является установление мирового господства. Несколько упрощая ситуацию, можно сказать, что США хотят установить во всем мире порядок, существующий с конца XIX в. в Латинской Америке, т.е. имеются формально независимые государства, но контроль за политическим и экономическим положением в этих странах осуществляется из Вашингтона.

До 1991 г. США для прикрытия планов мирового господства использовали лозунг борьбы с коммунизмом и защиты свободного мира. Затем срочно потребовались новые поводы для агрессии. Была выдумана так называемая «ось зла»: Багдад — Пхеньян. Ответом на нападения американцев на Ирак, Сомали и на другие арабские страны стали акты террора фанатиков-мусульман, что дало повод Америке «защищать весь мир» от мирового терроризма. Как будто террористы атаковали Швейцарию, Данию, Швецию, Мексику и т.д.

Казалось бы, Госдепартамент мог покончить одним махом с действиями террористов, направленными против США, да еще сэкономить налогоплательщикам огромные суммы, скажем, для борьбы с наркоманией и СПИДом, защиты окружающей среды и т.д. Достаточно перестать вмешиваться во внутренние дела арабских (мусульманских) стран.

Однако США предпочли другой путь и продолжили эскалацию насилия. Предугадать, чем кончится новая серия американских войн в Ираке, в Афганистане и других странах, невозможно. Но во всяком случае ничем хорошим для России это не кончится. Мы уже получили американские базы в Средней Азии, и пусть господин Иванов на Смоленской площади декларирует что угодно, американцы останутся

там навсегда или, по крайней мере, до того момента, пока их не заставят уйти силой. Замечу, что при «проклятом царизме» ввод войск любого государства в Среднюю Азию русские императоры от Петра I до Николая II сочли бы «*casus belli*».

Предположим на секунду, что терроризм во всем мире в одночасье прекратится. Неужели американские войска, разбросанные по всему миру, вернутся на свою территорию? Мол, нет ни коммунизма, ни терроризма. Увы, найдется еще два десятка поводов — борьба с наркоторговцами и производителями наркотиков, «защита прав человека», защита женщин, сексуальных меньшинств и т.д.

Какая-либо порядочность или даже логика нигде и никогда не были свойственны американцам. Уже два столетия их внешняя политика основана на принципе двойного стандарта. Так, о латиноамериканском диктаторе Сомосе в Госдепартаменте открыто заявили: «Сомоса сукин сын, но он наш сукин сын».

А вот более свежий пример: США и Европа вводят санкции против «батьки» Лукашенко, мол, нет у него ни свободы, ни демократии. Действительно, куда Белоруссии до Саудовской Аравии, Кувейта и других нефтяных эмиратов, где суперсовременные компьютеры уживаются с феодальными законами XIV в. А защитники демократии шлют оружие и войска в поддержку всех этих королей, эмиров и шейхов, которых в Европе не потерпели бы и в XVII в.

Таким образом, США понимают силу, и только силу. Ядерное оружие США и СССР полвека спасало мир от большой войны, и оно же сделало возможным существование «холодной войны».

Планы ядерной мировой войны 1950—1960-х гг. до сих пор засекречены как в США, так и в Российской Федерации. Наиболее же четко задачи советского ВМФ были сформулированы в труде известных военно-морских историков капитанов 1 ранга В.П. Кузина и В.И. Никольского: «ВМФ СССР... предназначался для поражения объектов военного и военно-экономического значения на территории противника, разгрома его ВМС на океанских и морских те-

атрах военных действий, а также для содействия наземным войскам на приморских направлениях. В развернутом виде эти задачи трактовались следующим образом:

- разрушение административно-политических и военно-промышленных центров, военных и других объектов противника;

- уничтожение группировок ВМС противника;

- нарушение его морских перевозок;

- обеспечение боевой устойчивости ПЛАРБ* (ракетных подводных крейсеров стратегического назначения — РПК СН** по классификации СССР);

- обеспечение высадки морских десантов;

- оборона районов базирования флота и своих морских коммуникаций;

- содействие войскам в операциях на приморских театрах военных действий» [34. С. 21].

Риторический вопрос: мог ли наш флот выполнять эти функции без начала глобальной войны с применением стратегического ядерного оружия? Тогда другой, не менее риторический вопрос: что стало бы с населением СССР и США после нанесения удара хотя бы половиной ядерных носителей (межконтинентальными баллистическими и крылатыми ракетами и самолетами) в 1970—1980-х гг.? Да что стало бы со всем миром? Сейчас и у нас, и за рубежом признали, что в тотальной ядерной войне не было бы победителей.

Итак, атомная бомба перечеркнула знаменитую формулу Клаузевица, что война есть продолжение политики иными средствами. Другой вопрос, когда это стало реальным? В 1955-м, в 1960-м, в 1965-м или в 1970-м г.?

Правительства обеих сверхдержав поняли, чем может обернуться тотальная война, и поэтому решили укрепить свое положение с помощью «холодной войны», не считаясь особо ни с международным, ни с морским правом. История «холодной войны» еще ждет своих исследователей, а я огра-

* ПЛАРБ — подводная лодка атомная с баллистическими ракетами.

** РПК СН — ракетный подводный комплекс стратегического назначения.

ничусь лишь перечнем ряда инцидентов на море и в воздухе, дающих представление о конфликтах тех лет.

Еще в конце 1940-х г. правительство США приняло решение проводить спецоперации на территории СССР, т.е. вторжение американских самолетов в воздушное пространство нашей страны, а подводных лодок — в территориальные воды.

В 1949 г. с территории Японии начались облеты советских объектов на реактивных самолетах RF-80A — модификации истребителя F-80A. Так, лейтенант Брайс Поу 10 мая 1949 г. стартовал с японской авиабазы Мисава и пролетел над несколькими южными островами Курильской гряды. 10 марта 1950 г. он же пролетел над Владивостоком. На советских аэродромах Поу обнаружил только винтомоторные истребители Р-39 и Р-63, поставленные из США по ленд-лизу, и советские Ла-9 и Ла-11.

Хотя американские самолеты-разведчики и имели преимущество перед нашими, так как появлялись внезапно, советские истребители вполне могли их перехватить. Впоследствии Брайс Поу вспоминал: «На Ла-11 стояли поршневые двигатели, но они могли бы нас догнать, так как наши RF-80A были обременены дополнительными топливными баками» [46. С. 16].

Не обошлось и без казусов. Однажды появились разведанные о том, что удалось засечь ракету, которая в вертикальном положении находилась на пусковой установке. Пилот вылетел на задание, чтобы сфотографировать этот подозрительный объект. Когда снимки были получены, оказалось, что за «ракету» приняли большую статую Ленина.

В 1948 г. американские подводные лодки SS-401 «Си дог» и SS-221 «Блэкфиш» совершили поход к советским берегам Берингова моря.

В августе 1949 г. ВМС провели операцию «Кайо» — поход двух подводных лодок к берегам Кольского полуострова. Подводные лодки SS-345 «Кончино» и SS-423 «Таск» были оборудованы средствами радиоэлектронной разведки. Их задачей был радиоперехват секретных сообщений вблизи Полярного и Ваенги (ныне Североморск). Однако добыть

особо ценную информацию янки не удалось. А 25 августа через РДП* внутрь подводной лодки «Кончино» начала поступать вода. Дизели лодки встали, да еще и в корме начался пожар.

Командир «Кончино» по радио подозвал «Таск». Между лодками установили канатную дорогу и начали эвакуацию части экипажа «Кончино». Попытка буксировки лодки не удалась, и в 1 ч 45 мин 26 августа 1949 г. она затонула в 100 милях от побережья Норвегии.

Первый поход американских подводных лодок к берегам Кольского полуострова кончился потерей лодки и семи моряков. Тем не менее такие походы стали рутинными для подводных лодок США и Англии с начала 1950-х гг. и до нашего времени.

В ходе Корейской войны советские корабли не приближались к району боевых действий. Зато при полете американских самолетов к Владивостоку неоднократно происходили воздушные бои между нарушителями и советскими «мигами».

В 1954 г. в нейтральных водах гоминдановские военные корабли захватили советский танкер «Туапсе», шедший с грузом бензина. наших военных кораблей в том районе не было, и СССР пришлось ограничиться словоблудием — несколькими грозными нотами, которые не произвели ни малейшего впечатления ни на Тайвань, ни на США. Через несколько месяцев часть советского экипажа была возвращена на родину, но сам танкер так и не вернули.

Наша интеллигенция считает, что разведывательные полеты американских самолетов над территорией СССР свелись к нескольким полетам высотных разведчиков «Локхид» У-2 в конце 1950-х годов и закончились сбитием ЗРК С-75 под Свердловском самолета, пилотируемого Ф.Г. Пауэрсом. На самом деле сотни американских самолетов летали над нашей территорией и в 1950-х, и в 1960-х годах.

Приведу несколько эпизодов этой необъявленной войны.

26 декабря 1950 г. на Дальнем Востоке над районом устья реки Тюмень-Ула была обнаружена «летающая кре-

* РДП — «работа дизеля под водой», установка впервые разработана в Германии, где получила название «Шнорхель».

пость» В-29. На перехват вылетели два МиГ-15 из 523-го истребительного авиаполка. Истребители хотели принудить В-29 сесть, но в ответ получили очередь из 12,7-мм бортовых установок. Ответным огнем «летающая крепость» была сбита.

9 октября 1951 г. четырехмоторный реактивный разведчик RB-45C стартовал с аэродрома в Йокоте в 10 ч 30 мин утра по местному времени и взял курс на южную оконечность острова Сахалин. Полет происходил на высоте 5500 м, камеры и радары фиксировали все заданные объекты. Советских самолетов замечено не было, и без всяких происшествий RB-45C вернулся на базу в Йокоте. Полет продолжался 4 ч 10 мин.

Весной 1952 г. начались регулярные облеты северо-восточного побережья СССР самолетами ВМФ Р-2V «Нептун», оснащенными РЛС и аппаратурой радиоперехвата, и самолетами-фоторазведчиками ВВС RB-50. «Нептун» следил за местностью, определял на ней объекты, перехватывал сигналы в широком диапазоне частот. Как только удавалось определить местонахождение объекта, RB-50 фотографировал его аэродром или радиолокационную станцию.

Первый такой совместный полет состоялся 2 апреля 1952 г. Оба самолета соблюдали полное молчание в эфире, даже в моменты взлета и посадки. «Нептун» вылетел с базы Кодьяк на Алеутских островах. Полет проходил днем, на высоте 4500 м. Экипаж надел кислородные маски, так как кабина «Нептуна» была негерметичной. RB-50 имел герметичную кабину и летел позади и выше «Нептуна». Самолеты координировали взаимные действия, не выходя на радиосвязь. Маршрут проходил над территорией СССР в 20—30 км от побережья. Эти полеты продолжались до конца весны 1952 г., при этом «Нептун» дважды встречался с советскими МиГ-15. Первый раз над Беринговым проливом недалеко от острова Святого Лаврентия, а второй — в небе над территорией СССР. МиГ-15 взлетел с заснеженной полосы, затем пристроился рядом с тихоходным «Нептуном». Оба раза никаких враждебных действий советский самолет не предпринимал.

Последний совместный полет состоялся 16 июня 1952 г. Всего было произведено девять полетов. Разведчики облетели обширные районы над Камчаткой, Беринговым проливом, островом Врангеля и северным побережьем Сибири.

Крупным успехом ВВС США можно считать одновременный полет трех разведчиков RB-45C над европейской территорией СССР в ночь с 17 на 18 апреля 1952 г. Один из самолетов вторгся в наше воздушное пространство со стороны Черного моря, а два других прошли над Ботническим заливом и вторглись со стороны Финляндии. Один из RB-45C пролетел над Москвой на высоте примерно 11 км. Летчик Крэмpton вспоминал: «Неожиданно мы увидели огни... Мы пролетели южнее Москвы и видели целое море огней, покрывающих большое пространство. Это было незабываемо» [46. С. 43].

Окрыленные успехами американцев, у берегов СССР стали регулярно вести воздушную разведку и «нейтральные» шведы. Каждый раз поднимались в воздух истребители, приводилась в боевую готовность ПВО Прибалтийского военного округа, и в конце концов у командующего ПВО округа полковника Ф.К. Шинкаренко сдали нервы, и он приказал сбить «нейтрального» шпиона. Однако шведский DC-3 начал уходить и был сбит МиГ-15 примерно в 100 км к северо-западу от Вентспилса.

Бедолагу Шинкаренко начали таскать по инстанциям. Кончилось разбором на самом «верху». Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов разбушевался, назвал полковника Шинкаренко «тираном»(?) и потребовал немедленно отдать его под трибунал. Сталин молча ходил и курил трубку, а потом тихо спросил Николая Герасимовича: «Так как вы хотите наказать генерал-майора Шинкаренко?» Бравый адмирал сник, а Шинкаренко пришлось покупать новые погоны.

15 октября 1952 г. первый полет над СССР совершили два новых разведчика В-47В, созданных на базе шестимоторного бомбардировщика В-47. Самолеты стартовали с авиабазы Йельсон на Аляске. Над морем они заправились от двух авиатанкеров КС-97, а затем пролетели над островом Врангеля, сфотографировав его. Далее самолеты направились на

юг и несколько часов летали над Восточной Сибирью. Звено «мигов» пыталось перехватить их, но неудачно. Полет продолжался 7 ч 45 мин, за это время разведчики прошли расстояние в 5500 км, причем около 1300 км — над территорией СССР.

18 ноября 1952 г. в нейтральных водах произошел бой между четверкой МиГ-15 781-го истребительного авиаполка Тихоокеанского флота и четверкой палубных истребителей F9F ВМС США. В результате на свой аэродром вернулся лишь один советский самолет. Летчик второй машины был смертельно ранен, но смог дотянуть до берега и совершить посадку у самой воды, а два других советских летчика по сей день считаются пропавшими без вести. Американцы, по их данным, потерь не имели.

В конце августа 1953 г. специально переоборудованный английский бомбардировщик «Канберра» поднялся с аэродрома Гебельштадт в Западной Германии и, набрав высоту 14 км, пролетел над Прагой, Краковом, Киевом, Харьковом и, наконец, над ракетным полигоном Капустин Яр. На подходе к Капустину Яру один МиГ смог ненадолго приблизиться к «Канберре» и дать очередь из пушки. Полученные британским самолетом повреждения вызвали слабую вибрацию корпуса, но самолет сохранил высоту и продолжал полет. Британский пилот сделал снимки ракетного полигона, затем повернул на юг и полетел вдоль Волги, вышел из воздушного пространства СССР над Каспийским морем и вскоре успешно приземлился в Иране.

11 февраля 1954 г. разведчик RF-84F, созданный на базе реактивного истребителя «Тандерджет», пролетел над Владивостоком на высоте 11 800 м и благополучно вернулся на базу.

В ночь с 28 на 29 августа 1954 г. три самолета британских ВВС RB-45С вылетели с базы Скалторп и взяли курс на север Дании, где встретились в воздухе с самолетами-заправщиками. Заполнив баки, они погасили все опознавательные огни и скрылись в ночи. Пролетев несколько часов над территорией СССР, самолеты развернулись и благополучно приземлились в Западной Германии.

Нарушения наших воздушных границ продолжались и на Востоке. Так, 29 июля 1953 г. у берегов Камчатки истребитель МиГ-15 сбил четырехмоторный разведчик RB-50, а 7 ноября 1954 г. севернее острова Хоккайдо два МиГ-15 сбили RB-29.

8 мая 1954 г. самолет RB-47E пролетел над Мурманском и Архангельском. Он был несколько раз перехвачен истребителями МиГ-17, и им удалось добиться нескольких попаданий. Тем не менее американец сумел уйти в воздушное пространство Финляндии.

18 апреля 1955 г. в районе Командорских островов был обнаружен американский разведчик RB-47. На перехват поднялась пара МиГ-15бис, которые после ожесточенного боя (были израсходованы почти все патроны) сбили шпиона.

Полный список нарушений советских границ авиацией США и других западных стран, наверное, составил бы целую книгу. Но любопытно другое: никто пока не может привести случая, чтобы советские самолеты залетали в воздушное пространство США. Президент США Д. Эйзенхауэр (1953—1961) официально заявил, что появление советского самолета над США станет поводом для объявления войны. Забегая вперед, скажу, что, когда советские пассажирские самолеты Ту-114 начали совершать беспосадочные перелеты в Гавану, американские истребители стали их демонстративно перехватывать и имитировать атаки. И это на расстоянии многих десятков миль от восточного побережья США! Так, 22 декабря 1962 г. на траверзе Майами со стороны Флориды появились два американских истребителя и подошли вплотную к Ту-114. Причем один из них ухитрился просунуть нос своего истребителя между винтами Ту-114, что было зафиксировано летчиками на фото- и кинопленку. Истребители США сопровожали наш самолет до самой Кубы.

Риторический вопрос: кто создавал атмосферу осажденной крепости в СССР? Советские руководители, которые в большинстве случаев помалкивали о вторжении американских самолетов и подводных лодок на нашу территорию, или США? Замечу, что сбить высотный разведчик на большой

высоте до появления зенитных ракет было довольно трудно, и германские разведчики всю войну летали над Англией, а британские — над Германией. Другой вопрос, что советское правительство могло при желании организовать преследование дальними истребителями или даже бомбардировщиками самолетов-шпионов над морем в нейтральных водах или над территорией нейтральных стран, той же Финляндии, Ирана, Пакистана и т.д. Можно было бы хорошо заплатить вождям азиатских племен и поставить им несколько 81-мм германских трофейных минометов времен Второй мировой войны. И в одну прекрасную ночь от минометного огня могла сгореть секретная база ЦРУ с самолетами U-2 или RB-57. И жаловаться было бы не на что — ведь официально этих разведчиков не было ни в Иране, ни в Пакистане.

В локальных войнах 1950-х — начала 1960-х годов советские сухопутные силы и авиация оказывали существенную помощь государствам, подвергшимся агрессии США и других стран НАТО. Флот же наш абсолютно бездействовал, хотя еще со времен Древнего Рима флот в первую очередь должен был обеспечивать внешнеполитические интересы своей страны.

С 1945 по 1961 г. американский флот и флоты его союзников десятки раз обстреливали побережье многих независимых государств, высаживали десанты, объявляли блокаду. При этом США ни разу не объявляли войну, и все эти действия находились за рамками как международного, так и морского права. Советских же кораблей в районе боевых операций американского флота как-то не замечалось.

Зато на наших верфях сотнями клепали подводные лодки, тральщики, сторожевые корабли, катера различных типов и прочую мелочь. К концу правления Хрущева (ноябрь 1964 г.) наш флот имел 46 атомных подводных лодок, в том числе 8 — с баллистическими ракетами и 19 — с противокорабельными; 325 дизельных подводных лодок и 150 ракетных катеров.

О массовом строительстве подводных лодок в СССР на Западе знали и даже преувеличивали его масштабы. Руководство ВМФ США утверждало, что СССР собирается иметь

тысячу подводных лодок и уже близок к этому. Экипажи американских торговых судов, седые плейбои на яхтах да и просто зеваки на пляжах ежегодно обнаруживали сотни «советских подводных лодок» как у восточного, так и у западного побережья США. Миф о советском подводном флоте долгие годы помогал флоту выкачивать огромные суммы из бюджета. Но повторяю, пиратству янки в Мировом океане советские подводные лодки совсем не мешали. Замечу в скобках, что германские подводные лодки VII серии водоизмещением всего в 700 т действовали во всех морях и океанах.

В 1950-х гг. в СССР было примерно столько же лодок, что и в Германии в 1942—1944 гг., причем водоизмещение советских лодок проектов 611, 613, 633, 641 и других было куда больше, чем водоизмещение основных германских подводных лодок VII и IX серий. Но по числу дальних походов наши лодки уступали на порядок или два немецким.

А Хрущев по-прежнему уповал на подводные лодки, приписывая им абсолютную неуязвимость. Летом 1962 г. на Северном флоте моряки показали Хрущеву новый ракетный эсминец «Грозный» проекта 58 (29 сентября 1962 г. переклассифицированный в крейсер). «Грозный» успешно провел пуски ракет П-36. Как писал Сергей Хрущев: «Ракета отцу понравилась. Тем не менее он спешил согласиться с доводами Генерального конструктора.

— А на подводную лодку эту ракету разве нельзя поставить? — задал он вопрос.

По тону я понял, что решение будет не в пользу эсминцев.

Челомей ответил, что там к оружию предъявляются специфические требования, подобные изделия существуют, их продемонстрируют в действии примерно через час.

Отец удовлетворенно кивнул.

— А как ваш «Грозный» защищен с воздуха? Его что, невозможно потопить? — поинтересовался отец.

Теперь уже всем присутствующим стало ясно, куда он клонит. Челомей сообщил, что на эсминце установлены зенитные ракеты, зенитные автоматы, но, конечно, абсолютной неуязвимости они не гарантируют.

— Не будем зря расходовать деньги, — подвел итог отец, — для нас такие надводные корабли — недопустимая роскошь. Давайте, как и решили, держаться подводных лодок.

Отец сел на своего конька, стал долго и подробно обосновывать преимущества для нашей сухопутной державы подводного флота над надводным. Эти споры уже давно отгремели. Присутствующие наизусть знали все аргументы, но перебить отца никто не осмеливался. Наконец отец иссяк и отрезал:

— Ограничимся четырьмя эсминцами, по одному на каждый из четырех флотов» [66. Т. 2. С. 221].

В декабре 1957 г. президент Индонезии Сукарно начал «борьбу за освобождение Западного Ириана». Западным Ирианом индонезийцы именовали западную часть острова Новая Гвинея, принадлежавшую Нидерландам, Восточная часть острова находилась под контролем Австралии. Хрущеву это мероприятие пришлось по душе, и в конце 1958 г. СССР предоставил Индонезии кредит в размере 100 млн долл.*.

18—25 февраля 1960 г. Никита Сергеевич лично посещает Индонезию и предоставляет ей новый кредит в 250 млн долл. Мало того, он решил передать Индонезии несколько десятков относительно новых кораблей. Среди них были крейсер «Орджоникидзе» проекта 68бис, эсминцы «Беззаветный», «Беспокойный», «Внезапный», «Волевой» проекта 30бис и другие корабли. Для этого крейсер перегнали с Балтики на Черное море, где он на «Севморзаводе» был переоборудован для эксплуатации в тропиках.

5 сентября 1962 г. отряд кораблей в составе крейсера «Орджоникидзе» и двух сторожевых кораблей проекта 50 «Горизонт» и «Корсак» вышел из Севастополя в Индонезию.

Вряд ли можно признать целесообразной передачу боевого крейсера Индонезии для захвата половины острова, заросшего джунглями и заселенного дикарями в полном смысле этого слова. Тем не менее для поддержки Индонезии были направлены и шесть подводных лодок проекта 613 Тихооке-

* Это весьма большая сумма, тогда курс доллара был совсем иной.

анского флота, из которых сформировали 50-ю отдельную бригаду подводных лодок. Лодки были подготовлены для нападения на голландские корабли.

В конце концов, Голландия пошла на уступки. 15 августа 1962 г. Голландия и Индонезия подписали соглашение, по которому управление Западным Ирианом с 1 октября 1962 г. осуществлялось совместно войсками ООН и голландской администрацией, при этом голландские власти должны были до января 1963 г. оставить Западный Ириан. Управление им с мая 1963 г. полностью переходило к Индонезии.

Вопрос один: какой прок от этого был СССР? Вскоре в Индонезии произошел военный переворот, к власти пришли военные во главе с генералом Сухарто, ориентированным на США. А крейсер «Ириан» (бывший «Орджоникидзе») был обращен в тюрьму для туземных коммунистов.

Первое противодействие наших подводных лодок и американского флота произошло в конце 1962 г. в ходе Карибского кризиса. История доставки советских баллистических ракет средней дальности Р-12 и Р-14 на Кубу достаточно хорошо известна. Поэтому нет необходимости описывать предысторию конфликта и его детали. Стоит отметить лишь один принципиальный вопрос. Многие наши историки сейчас считают доставку ракет на Кубу авантюрой. На мой же взгляд, такой авантюрой было участие нашего подводного флота, а доставка ракет на Кубу полностью вписывалась в нормы международного права.

Говорят, что-де Хрущев не учел менталитета американцев, привыкших жить в безопасности и считать все государства Западного полушария своими колониями. А как быть с менталитетом русских? Ведь ввод в Турцию войск любой европейской державы еще в XVIII в. был бы «casus belli» для России, причем и тогда, когда еще никаких Соединенных Штатов и в помине не было.

Вспомним, что когда в 1914 г. германские крейсера «Гебен» и «Бреслау» пришли в Константинополь, то, чтобы избежать мгновенных ответных боевых действий со стороны

России, турки объявили, что оба крейсера куплены Турцией, их срочно переименовали, подняли турецкие флаги и посадили туда турецких матросов.

А тут американцы нагло высадили в Турции свои войска — пехоту, авиацию, части ПВО, а затем и 30 баллистических ракет средней дальности «Юпитер» (дальность — 3180 м, мощность боевой части — 1 Мт, КВО — около 3,6 км). С турецкой территории ракеты доставали до Москвы. При этом в отличие от Кубы, которой янки угрожали вторжением, СССР никогда и не заикался о захвате Турции, смене там режима и т.д.

Между прочим, аналогию Кубы с Турцией прекрасно понимали и в Вашингтоне, и Кеннеди договорился с Хрущевым, что в обмен на вывод советских ракет с Кубы* Америка уберет баллистические ракеты средней дальности «Юпитер» и «Тор» с территории Турции, Италии и Англии, что и было сделано в начале 1963 г. Но чтобы «спасти лицо», Кеннеди попросил Хрущева не включать эвакуацию американских ракет из Европы в число условий урегулирования Карибского кризиса.

Но вернемся к морской составляющей кризиса. Директивой Генштаба СССР от 13 июня 1962 г. в рамках операции «Анадырь» была предусмотрена посылка к берегам Кубы эскадры надводных кораблей. Предполагалось отправить корабли с Северного, Балтийского и Черноморского флотов. Данных о кораблях, готовившихся к походу на Кубу с Северного и Балтийского флотов, автором не найдено. А вот на Черноморском флоте был сформирован отряд надводных кораблей в составе крейсера проекта 68бис «Кутузов» и двух ракетных эсминцев проекта 57Б «Гневный» и «Бойкий» с 32 крылатыми ракетами типа КСЩ на борту. Командующим отрядом назначили вице-адмирала Васильева (от Северного флота). Была проведена тщательная боевая и техническая подготовка кораблей. Корабли прошли докование, проверки всех видов полетов, полный курс боевой подготовки.

* Всего на Кубу было доставлено 42 ракеты Р-12 (из них 6 учебных), 36 ЯБЧ для Р-12 и 24 ЯБЧ для Р-14.

Говорили, что в Атлантике этот отряд должен встретиться с кораблями Балтийского и Северного флотов и далее в составе Объединенной эскадры следовать на Кубу.

Приказ об отправке надводных кораблей на Кубу был отменен в конце сентября 1962 г. Причины и детали этого решения до сих пор неизвестны.

В итоге прикрывать советские торговые суда, направлявшиеся на Кубу с грузом оружия, пришлось четырем дизельным торпедным подводным лодкам проекта 641 — Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130 — под командованием командира 211-й бригады Северного флота капитана 1 ранга В. Агафова.

Все лодки имели по одной, а по некоторым данным, по две торпеды с ядерной боевой частью (ЯБЧ). Замечу, что одна из этих лодок с именем Б-130 участвовала в испытаниях нового боевого отделения с ЯБЧ в районе Черной Губы на южной оконечности Новой Земли. 23 октября 1961 г. лодка выпустила торпеду с ЯБЧ, которая точно попала в центр боевого поля и взорвалась на глубине 30 м. Мощность новой ЯБЧ составляла около 20 кт. В отличие от ранее принятой ЯБЧ РСД-9, которая годилась только для специальной торпеды Т-5, новая ЯБЧ могла устанавливаться практически на любых торпедах калибра 533 мм.

В ночь на 1 октября 1962 г. четыре лодки покинули Полярное. С этого момента они выводились из состава Северного флота, передавались под непосредственное управление Главного штаба ВМФ и стали именоваться 69-й бригадой.

Согласно приказу, лодки должны были скрытно следовать в кубинский порт Мариэль со средней скоростью 10 узлов. Каждый командир был обязан сообщать о прохождении его кораблем контрольных точек, назначенных графиком движения. Но приказ этот был невыполним. В действительности скрытность перехода могла быть обеспечена только при средней скорости движения не более 5 узлов. В Главном штабе ВМФ, естественно, это знали, но перед походом министр обороны Р.Я. Малиновский сказал главнокомандующему ВМФ С.Г. Горшкову, что «операцию необходимо про-

вести скрытно и стремительно». А какая может быть «стремительность» при 5-узловом ходе?!

Вскоре наши подводные лодки пересекли рубеж Ньюфаундленд — Азорские острова. Там действовала сеть американских подводных гидрофонов системы «Цезарь», которая прослушивала океанские глубины. Точного целеуказания «Цезарь» выдать не мог, но зафиксировал появление каких-то «нештатных» шумов. И тут на наши лодки началась настоящая охота.

А тем временем американское руководство получило достоверные сведения о размещении на Кубе советских баллистических ракет. Возмущению янки не было предела. Ведь владение базами с ядерным оружием по всему миру — прерогатива лишь одной великой державы! 20 октября 1962 г. американский Сенат принял резолюцию, призывавшую к обороне Западного полушария от агрессии. Резолюцию поддержала палата представителей. 22 октября президент Кеннеди выступил по телевидению с объявлением о введении строжайшего карантина Кубы с целью недопущения на остров советского наступательного оружия. 24 октября в 10 ч утра режим морской блокады был установлен.

Хрущев пригласил к себе находившегося в то время в Москве президента американской корпорации «Вестингауз» Уильяма Кнокса, который был тесно связан с администрацией США. На встрече Никита Сергеевич заявил: «Остановка и обыск советских торговых судов в открытом море будет считаться пиратством, и, если США поступят таким образом, то я прикажу своим подводным лодкам потопить американские военные корабли» [41. С. 77].

Президент Кеннеди отреагировал на это немедленно, приказав ВМС США найти и вынудить подняться на поверхность русские подводные лодки, а в случае необходимости — уничтожить. Против четырех дизельных лодок американцы выдвинули целую «Великую Армаду»: три авианосные противолодочные поисково-ударные группы в составе авианосцев «Эссекс», «Рэндолф» и «Уосп», каждый из которых имел на борту 50—70 самолетов и вертолетов; противолодочный вертолетоносец; более 180 кораб-

лей сопровождения, а также почти двести самолетов базовой патрульной авиации. В Карибском море к югу от Кубы было дополнительно развернуто ударное соединение во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз».

Подробности охоты за лодками проекта 641, получившими по натовской классификации обозначение «Foxtrot», хорошо описаны в книге А.Ф. Мозгового «Кубинская Самба квартета “Фокстротов”»: «Вокруг творилось нечто странное. Не успевали лодки стать под РДП для зарядки аккумуляторов, как обнаруживался сигнал самолетных РЛС. Приходилось срочно нырять. Главный штаб не давал никаких ясных ориентировок. Вместо них — телеграммы о необходимости усиления политработы с экипажами и предупреждения о «достойном поведении» моряков по прибытии на Кубу» [41. С. 76].

«Существенно облегчало американцам задачу обнаружения наших подводных лодок распоряжение Главного штаба ВМФ о так называемом собирательном сеансе связи, во время которого Москва передавала на субмарины и дублировала все радиogramмы. Время этого сеанса было назначено на ноль-ноль московского времени, в западной части Атлантики — как раз около 16 часов. И командиры были вынуждены поднимать из-под воды антенны. Во-первых, потому что это был приказ. А во-вторых, они остро нуждались в информации о происходящем вокруг и ждали четких указаний. Часто никаких полезных сведений они не получали, но всякий раз, поднимая антенну, демаскировали себя. Начальник штаба 69-й бригады Василий Архипов обращался к главному командованию с просьбой перенести собирательный сеанс на ночное в той долготе время. Но эта просьба не была удовлетворена.

— Трагичность нашего положения состояла в том, — говорит Шумков [Николай Александрович, командир подводной лодки Б-130. — *А.Ш.*], — что американские противолодочные силы находились на постоянной связи со своим командованием и могли после получения приказа немедленно применить против нас оружие. Мы же должны были ждать сеанса связи. Поэтому в случае начала военных действий

мы были обречены. Американцы первые ухлопали бы нас» [41. С. 81—82].

Американцы стали забрасывать наши лодки «глубинными гранатами», т.е. небольшими глубинными бомбами, которые теоретически не должны потопить подводную лодку, но могут нанести ей повреждения.

Н.А. Шумков позже вспоминал: «Докладывает акустик: «Слышу шум винтов!» Причем сразу с четырех направлений. Дал команду на срочное погружение. Едва погрузились на 20 метров — над нашими головами шум винтов, который безо всяких акустических средств услышал каждый член экипажа. Потом раздались взрывы трех глубинных гранат. По международному своду, это сигнал к немедленному всплытию. Одна из гранат взорвалась прямо на палубе Б-130. Стальной корпус зазвенел. Впечатление такое, что нас начали атаковать настоящими глубинными бомбами. А это война!

Уходим на глубину. Как назло, заклинило носовые горизонтальные рули. Теплая забортная вода, видно, «растопила» смазку; и их заклинило. Резко стал расти дифференциал на нос. Боцман поставил кормовые рули «на всплытие». И если бы я мог дать приличную подводную скорость, то быстро бы выровнялись. Но севшие аккумуляторы позволяли выжать максимум 2 узла. На глубине 150 метров наконец отвалились носовые рули. И снова ЧП! Мы на глубине 160 метров, а из шестого отсека доклад: «Поступает вода!» Там в трубопроводе охлаждения электромоторов образовалась микротрещина. Вода в систему охлаждения поступает из-за борта. На глубине 160 метров через микротрещину вода врывалась в отсек под большим давлением, образуя клубы густого пара. Еще 2—3 минуты — и вода попала бы на электромоторы. А там — замыкание, пожар и нам крышка. Слава Богу, матрос, который нес вахту в отсеке, оказался находчивым и расторопным. К сожалению, фамилии его не помню. Он перекрыл клапан подачи забортной воды. Пока мы бултыхались на глубине и боролись за свою жизнь, американцы взяли Б-130 в клещи. Эсминцы выстроились над лодкой прямоугольником: по

носу — один, два — по бортам, а четвертый — за кормой. Этот последний работает по нам гидроакустической станцией в активном режиме» [41. С. 82—83].

В итоге американцам удалось заставить всплыть подводные лодки Б-59, Б-36 и Б-130. Американцы буквально издевались над всплывшими советскими подлодками. Эсминцы имитировали таранные удары, доходя до 50 м до борта лодки, и только тогда отворачивали. Противолодочные самолеты «Треккер» с авианосца «Рэндолф» делали круг, а затем на бреющем полете на высоте 20—30 м проносились над лодкой Б-59, стреляя по курсу лодки из пулемета. И так повторялось несколько раз. Потом Б-59 взяли в тиски эсминцы.

В конце концов, из Москвы поступил приказ 69-й бригаде возвращаться домой. При этом подводная лодка Б-130 из-за поломки дизельной установки и полной разрядки аккумуляторов была доставлена в Полярное из района Азорских островов спасательным судном СС-20.

Кроме лодок 69-й бригад, 22 октября 1962 г. американцы обнаружили в районе Азорских островов подводную лодку проекта 611 Б-75. Эта лодка в середине октября вышла из Кольского залива и пошла в центральную часть Атлантики. На ее борту были две торпеды с ЯБЧ. Американские самолеты засекли Б-75, дозаправлявшуюся топливом и водой с танкера «Терек». Однако лодка, так и не заправившись до конца, погрузилась и сумела уйти от преследования сил ПЛО США.

На Тихоокеанском флоте подводная лодка Б-88 (проекта 611, введена в строй 25 сентября 1957 г.) 28 октября 1962 г. покинула базу на Камчатке и отправилась к Гавайским островам. 10 ноября Б-88 заняла позицию и начала патрулирование у Перл-Харбор. 14 ноября поступила радиограмма возвращаться, не успела лодка лечь на обратный курс, как пришла новая радиограмма — вернуться на позицию.

Командир Б-88 капитан 1 ранга К.К. Киреев вспоминал: «Уж не знаю, в чем причина перемены намерений командования. Может, в том, что мы засекли у Перл-Харбор новейший авианосец «Констеллейшн». Б-88 приказали продол-

жать слежение за ним. Мы записали шумы его винтов на разных режимах хода, послушали радиопереговоры. Использовали также в качестве учебной цели — выходили на авианосец в атаки» [41. С. 104].

Волей-неволей возникает риторический вопрос: а смогли бы американцы так издеваться над соединением кораблей проектов 63, 67, 71 и других, загубленных Хрущевым?

В США возникла паника из-за ракетных установок на Кубе. А там к 27 октября 51-я ракетная дивизия была способна нанести ракетно-ядерный удар со всех 24 стартовых позиций. Имевшийся боезапас обеспечивал полтора залпа. Правда, по воспоминаниям генерала армии А. Грибкова, «из 36 ракет средней дальности только половина была подготовлена для заправки горючим, окислителем и стыковки с головными частями. Ни одной ракете не вводилось летное задание» [55. С. 162].

А вот крейсера, вооруженные крылатыми ракетами П-20 с дальностью 3000 км, могли от берегов Кубы поразить всю территорию США, кроме западного побережья, да и захватить юго-восток Канады. Города же восточного побережья США — Вашингтон, Нью-Йорк, Филадельфию и др. — П-20 могли поразить даже из района Азорских островов. Вероятность же перехвата американской системой ПВО ракет П-20 на 1962 г. была минимальная.

А теперь перейдем к действиям советских и американских ВМС в Средиземном море в 1967—1973 гг. После Второй мировой войны американские вооруженные силы остались почти на всех территориях, которые они заняли в ходе боевых действий, — в Западной Европе, в Японии, на Филиппинах, в Тайване, на тысячах островов в большей части Тихого океана и т.д. Не стало исключением и Средиземное море. Там на полвека с лишним обосновался 6-й флот. К 1967 г. в его состав входили два авианосца, два крейсера, четыре фрегата и до двенадцати эсминцев. Кроме того, на Средиземном море базировалось десять атомных подводных лодок, вооруженных баллистическими ракетами «Поларис», дальность полета которых из восточной части Средиземного моря достигала Москвы.

Советские корабли впервые после Второй мировой войны посетили Средиземное море в 1954 г. В мае—июне этого года отряд кораблей Черноморского флота (крейсер «Адмирал Нахимов» и два эсминца) под командованием адмирала С.Г. Горшкова четыре дня находились в албанском порту Дуррес. После этого состоялось еще несколько отдельных походов, но постоянного присутствия ВМФ СССР на Средиземном море не было.

5 июня 1967 г. Израиль внезапно напал на Египет. Началась знаменитая «шестидневная война», в ходе которой израильская армия наголову разгромила армии Египта, Сирии и Иордании. Израильтяне оккупировали Синайский полуостров, сектор Газа, Голанские высоты и Западный берег реки Иордан общей площадью 68,5 тыс. кв. км.

К началу войны на Средиземном море находилось 7 боевых кораблей, включая крейсер «Слава»* и пять вспомогательных судов**. Так, к примеру, эсминец «Настойчивый» перегнали с Северного на Черноморский флот и в Николаеве переоборудовали по проекту 56А. Позже адмирал флота И.М. Капитанец рассказывал: «2 июня мы стали на якорь у острова Мальта в районе Ла-Валетты. Только собрались немного отоспаться, половить рыбу, вдруг из Главного штаба шифровка: “Возможна угроза воздушного нападения! Корабль привести в полную боевую готовность, организовать оборону рейдовой стоянки... Пакет №... вскрыть!”» [31. С. 147].

Еще перед началом боевых действий на Средиземном море с Черноморского флота были направлены крейсера «Дзержинский» и «Кутузов». Среди моряков ходили слухи, что в период кризиса на борт крейсера «Слава» были приняты снаряды с ЯБЧ. Подтвердить или опровергнуть эту информацию я не могу, хотя склоняюсь к тому, что все-таки снаряды были. Во всяком случае доподлинно известно, что из Севастополя был направлен специальный транспорт со снарядами для крейсера «Слава». «Перегрузка снарядов в

* Крейсер «Слава» проекта 26бис, бывший «Молотов». На флоте острили, что Вячеслав Молотов стал просто Славой.

** Официальные документы того периода до сих пор закрыты, а в открытых документах приводится различное число судов.

рейдовых условиях в районе острова Крит потребовала больших усилий для личного состава корабля и транспорта» [80. С. 80]. Видимо, на этом транспорте и были доставлены специальные снаряды. Иначе зачем гонять транспорт? На крейсере что, отсутствовал боекомплект? Ведь «Слава» в Средиземном море учебных стрельб не вела!

Советские артиллерийские крейсера неотступно следовали за авианосцами 6-го флота «Америка» и «Саратога». Как рассказывали моряки, в случае подготовки к взлету большой группы штурмовиков крейсера должны были расстрелять авианосцы. Кроме того, наши корабли обеспечивали морские перевозки из Черного моря от острова Крит до портов Египта. Защита осуществлялась патрулированием боевых кораблей на двух рубежах, а транспорты с особо ценным грузом и боевой техникой конвоировались одним-двумя боевыми кораблями.

14 июня 1967 г. в Египет для «моральной поддержки» перелетела эскадрилья бомбардировщиков Ту-16.

В середине июня в Москве приняли решение сформировать на Средиземном море 5-ю оперативную эскадру. Официально она была создана 14 июля 1967 г. Первым флагманским кораблем эскадры стал крейсер «Дзержинский». С этого времени и вплоть до распада СССР в составе нашей эскадры в Средиземном море находилось от 30 до 50 надводных кораблей.

Как писал Г.Г. Костев: «Задача эскадры заключалась в наблюдении за американским флотом в районе его маневрирования. За каждым американским авианосцем непосредственное слежение выполнял один надводный корабль. Дизельные подводные лодки по своим возможностям следить за авианосцами не могли, лишь фиксировали факт прохода авианосцев через определенный район, на котором подводные лодки были развернуты в завесе (по три-четыре единицы). Главная же задача дизельных подводных лодок из состава 5-й ОПЭСК заключалась в выявлении районов нахождения американских ракетных подводных лодок в зоне Средиземного моря с целью определить их реальную угрозу для территории СССР с южного направления для последующего

определения путей по ее ослаблению в районе, где традиционно господствовал флот НАТО» [33. С. 448—449].

В ночь с 9 на 10 октября 1969 г. египетские эсминцы проекта 30бис «Насер» и «Домьетта», на борту которых находились советские специалисты, во взаимодействии с ракетными и торпедными катерами, береговой артиллерией и при поддержке авиации подвергли обстрелу израильские позиции в районах Румани и Эль-Балузы, где были сосредоточены военная техника, склады топлива и боеприпасов. После успешного выполнения задачи, в ходе которой большинство из этих объектов, а также механизированная бригада израильтян были уничтожены, командир бригады эсминцев и командиры кораблей были удостоены высшей награды Египта. Остальных участников операции наградили специально учрежденными офицерскими и матросскими медалями.

Что же касается советских участников операции, то по возвращении на родину (в 1970 г.) двое из них получили орден Красной Звезды, один — медаль «За боевые заслуги», три советника были удостоены награды «За мужество и смелость при выполнении задания Правительства СССР».

6 октября 1973 г. началась новая арабо-израильская война. На сей раз зачинщиками оказались арабы. Египетским войскам поначалу удалось форсировать Суэцкий канал и продвинуться на 15—25 км в глубь Синайского полуострова. Однако 15 октября израильские войска перешли в контрнаступление. На следующий день израильтяне прорвались к Большому Горькому озеру, а затем переправились через него на западный берег Суэцкого канала. В ночь на 19 октября израильские войска форсировали канал севернее Большого Горького озера. Израильтянам удалось рассечь 2-ю и 3-ю египетские армии, занявшие оборону на восточном берегу канала.

Часть прорвавшихся израильских войск двинулась на запад к Каиру, а часть — на юг к Суэцу.

22 октября Совет Безопасности ООН принял резолюцию № 388, в которой призывал воюющие стороны не позже чем через 12 ч с момента принятия этой резолюции

прекратить военные действия, оставив войска на занимаемых ими позициях. В 19 ч 52 мин того же дня египетское командование отдало войскам приказ о прекращении военных действий.

Израиль также получил резолюцию ООН, но его войска продолжали наступать, нанося главный удар на Суэц. В бой была введена воздушно-десантная бригада. Во второй половине дня 23 октября израильские войска подошли к Суэцу и попытались с ходу овладеть им, но удар этот был отражен египтянами. Хотя израильским войскам и не удалось занять Суэц, 3-я египетская армия оказалась в окружении. 24 и 25 октября израильские войска продолжали атаковать Суэц и прорвались на его окраины. Часть сил повела наступление на юг и продвинулась на 25 км. К исходу 25 октября израильские войска на западном берегу Суэцкого канала захватили плацдарм 100 км по фронту и 30 км в глубину.

24 и 25 октября израильские морские десанты овладели Айн-Сухио и Рас-Абу-Дараг (в 40 и 65 км южнее Суэца).

К началу войны в составе 6-го флота США было около 140 боевых кораблей и вспомогательных судов.

К 30 сентября 1973 г. в Средиземном море на боевой службе находились следующие советские корабли: ракетный крейсер «Грозный», большие противолодочные корабли «Скорый», «Проворный», «Красный Кавказ», эскадренные миноносцы «Пламенный», «Напористый», четыре сторожевых корабля, два тральщика, два средних десантных корабля с ротой морской пехоты на борту, а также 23 атомные и дизельные подводные лодки.

Через несколько дней число наших боевых кораблей было доведено до 34. Среди них был прибывший 5 октября крейсер «Держинский», а также восемь десантных кораблей: «Воронежский Комсомолец», «Крымский Комсомолец», БДК-104, СДК-37, СДК-82, СДК-83, СДК-137 и СДК-164.

В тот момент, когда перед израильскими танковыми колоннами открылся прямой путь на египетскую столицу, в стране началась паника. Президент Садат обратился к СССР

и США с просьбой совместно или раздельно прислать воинские контингенты в Египет, чтобы остановить наступление израильтян. Москва пошла навстречу Садату. Было заявлено, что если американцы откажутся от совместной акции, то «мы будем действовать сами».

В советском Генштабе в срочном порядке началась отработка варианта высадки в Порт-Саиде «демонстративного десанта» советской морской пехоты. Но парадокс заключался в том, как вспоминает бывший сотрудник Оперативного управления Главного штаба ВМФ капитан 1 ранга В. Заборский, что морских пехотинцев в составе 5-й эскадры не было — полк морской пехоты еще только готовился в Севастополе для переброски в Средиземное море. Тогда главнокомандующий ВМФ приказал сформировать на каждом корабле 1 и 2 ранга по роте (взводу) добровольцев-десантников из числа экипажей и приготовить корабли и плавсредства для десантирования личного состава. Лишь в последний момент данный приказ был отменен.

Советские военные корабли постоянно сопровождали американские авианосцы. Орудия и ракеты с обеих сторон были расцехлены и наведены на корабли противника. На наших больших противолодочных кораблях проекта 61 было решено использовать по американским кораблям даже зенитные ракеты комплекса М-1 «Волна».

11—12 октября израильские ракетные катера совершили несколько нападений на сирийские порты Тартус и Латакия. 12 октября израильским ракетным катерам удалось потопить (а по другим сведениям, серьезно повредить) в порту Тартус советское торговое судно «Илья Мечников», прибывшее 5 октября. При атаке израильскими самолетами советских торговых судов, заходивших в порт Латакия, морской тральщик «Рулевой» и средний десантный корабль СДК-37 открыли огонь из зенитных автоматов. По неофициальным данным, был сбит один самолет.

24 октября советское руководство предупредило «о самых тяжелых последствиях», которые ожидают Израиль в случае его «агрессивных действий против Египта и Сирии».

Л.И. Брежнев послал Р. Никсону срочную телеграмму, в которой заверил американскую сторону, что в случае ее пассивности по урегулированию кризиса СССР столкнется с необходимостью «срочно рассмотреть вопрос о том, чтобы предпринять необходимые односторонние шаги». В тот же день в СССР была объявлена повышенная боеготовность семи дивизий воздушно-десантных войск. Советские подводные лодки — носители ракет П-6 получили приказ нанести ракетный удар по городам Израиля.

В ответ США привели в состояние повышенной боеготовности межконтинентальные баллистические ракеты и стратегическую авиацию. Одновременно израильские войска прекратили все боевые действия. 25 октября состояние повышенной боеготовности в советских дивизиях и американских стратегических ядерных силах было отменено. Кризис был преодолен.

Как в 1967 г., так и в 1973 г. решительные действия советских надводных кораблей исключили не только участие в боевых действиях американской палубной авиации, но и даже массированный ее взлет с палуб авианосцев хотя бы для демонстраций.

Аналогичные случаи периодически происходили и в других точках Мирового океана, хотя и в меньших масштабах и без столь подробного оповещения СМИ, как на Средиземном море.

Так, в 1968 г. корабли Тихоокеанского флота предотвратили нападение США на Северную Корею. 23 января 1968 г. северокорейские сторожевые суда захватили в территориальных водах КНДР американский разведывательный корабль «Пуэбло». Через два дня после этого инцидента в Японское море вошли корабли 7-го флота США. Американские авианосцы готовились поднять штурмовики для нанесения авиаудара по территории КНДР. Однако из Владивостока вышла эскадра советских надводных кораблей в составе 16 вымпелов и заняла положение между американскими кораблями и берегом. На этом инцидент был исчерпан.

В ходе индо-пакистанского конфликта в декабре 1971 г., как позже вспоминал адмирал В.С. Кругликов, «после извещения о начале боевых действий между Индией и Пакистаном мы тут же получили сообщение, что... ракетные крейсера «Варяг», «Владивосток», эсминец «Строгий» направлены в Индийский океан. Вышли также шесть подводных лодок. Ставится задача начать слежение за оперативным соединением Англии в Персидском заливе во главе с авианосцем «Игл». Начали выполнять эту задачу. Стали к нам подтягиваться другие корабли. Я перенес свой флаг на крейсер «Варяг». Штаб развернулся уже полностью.

Английское оперативное соединение, впрочем, вскоре ушло к Мадагаскару, а затем и еще дальше. Слежение мы за ним прекратили, а в это время поступило сообщение о том, что в Малаккском проливе появилось оперативное соединение США во главе с авианосцем «Энтерпрайз». Тут же поставили мне задачу слежения за этим соединением. Но как его найти?

В это время в Малаккском проливе стоял наш тральщик. Как только американские корабли прошли мимо него, командир тральщика сразу донес и последовал за ними» [31. С. 369—370].

Добавлю от себя, что в Индийском океане появились еще крейсер проекта 68бис «Александр Суворов», эсминцы «Возбужденный», «Блестящий», «Веский», «Бесследный» и другие корабли.

Но вернемся к рассказу адмирала Кругликова: «По данным с тральщика, наши корабли точно и в кратчайшее время смогли выйти на контакт с оперативным соединением США и своим слежением полностью связать его действия. У нас в составе отряда к тому времени было два ракетных крейсера [«Варяг» и «Адмирал Фокин» — *А.Ш.*], три больших противолодочных корабля, три дизельные и две атомные подводные лодки. Слежение проходило между Цейлоном и Сунгарским проливом. Самолеты наши появились дня через четыре. Они стали давать нам разведданные. Сразу стало легче. Взаимодействие между надводными кораблями и подводными лодками было тоже очень хоро-

шее. Все командиры — опытные и грамотные. Наш удар включал к этому времени уже 32 ракеты в первом пуске и 16 ракет во втором. Эти возможности, видимо, и отрезвляли американцев...

Как известно, американцы так и не рискнули ввязаться в индо-пакистанский конфликт. Они постоянно находились под прицелом наших ракет, а мы под прицелом их самолетов. Известно, что в то время американские симпатии были на стороне Пакистана. Вдруг уже в конце военного конфликта мы перехватили телеграмму открытым текстом командира противостоящего нам соединения командующему Тихоокеанским флотом США такого содержания: «За нами ведется постоянное слежение, мы опоздали с развертыванием, советских кораблей много, а их командующий ведет себя нагло». Последнее было для меня неприятной припиской. Дело в том, что я получил приказание сфотографировать «Энтерпрайз» с близкого расстояния. Выбрав момент, когда авианосец принимал топливо для самолетов, я прошел рядом с ним на расстоянии примерно 30—40 м. Даже лицо командующего американским соединением разглядел. Это и послужило поводом для последней приписки.

Вскоре поступил запрос от министра обороны А.А. Гречко по этому вопросу. Пришлось объясняться, что выполнял приказ. Мне потом рассказывал атташе А. Попов, что, когда американское соединение во главе с «Энтерпрайзом» появилось вблизи Индии, министр обороны Индии попросил его связать с министром обороны СССР и высказал озабоченность присутствием американцев. А.А. Гречко сразу пригласил к себе Главнокомандующего ВМФ. Тот по карте рассказал о силах и действиях. После этого Гречко передал министру обороны Индии через нашего атташе Попова: «“Энтерпрайз” — это наше дело, а индусы пусть занимаются своим». Это, конечно, тогда было для Индии большой поддержкой. Последствия столь благородного шага навстречу были для нас очень благоприятны. Наш авторитет в Индии очень вырос» [31. С. 370—371].

В заключение несколько слов скажу об аварийности в нашем ВМФ. С 1946 по 2002 г. погибло шесть дизельных подводных лодок (С-80, С-178, М-256, К-129, Б-37 и П-200) и четыре атомные (К-8, К-278 «Комсомолец», К-219, К-141 «Курск»). Из артиллерийских же кораблей не погиб ни один, если не считать линкора «Новороссийск».

Катастрофам на подводных лодках у нас за 10 последних лет посвящены сотни публикаций, поэтому я не буду останавливаться на них, а вот о самом крупном ЧП на артиллерийских кораблях стоит остановиться подробнее. Речь идет о взрыве в башне главного калибра на крейсере проекта «Адмирал Сенявин» в 1978 г. Это происшествие, как и другие ЧП в нашем флоте, было строго засекречено, и первая официальная информация о взрыве появилась лишь в 1990 г. в газете «Красная Звезда» в статье капитана 2 ранга О. Одноколенко «Взрыв на крейсере “Адмирал Сенявин”».

Он писал: «Корабли этого проекта были построены еще в пятидесятые годы. За два десятилетия службы их механизмы и приборы не только морально устарели, но и весьма поизносились. По себе помню, с каким трудом давалась экипажу нашего корабля каждая стрельба...

Но это, подчеркиваю, из области предположений. Там, где я искал ответы на возникшие вопросы, документов по трагедии на крейсере «Адмирал Сенявин» не оказалось. Секретчики пояснили: по приказу свыше эти документы были уничтожены. Это произошло еще при прежнем руководстве ВМФ».

Увы, все совсем наоборот, и отчет о взрыве сохранился, по крайней мере до 1992 г. Крейсер «Адмирал Сенявин» в 1966—1972 гг. прошел капитальный ремонт и модернизацию. Башня А (МК-5, заводской № 41), в которой произошел взрыв, была изготовлена ЛМЗ и установлена на крейсере в 1953 г. Ее орудия были изготовлены в 1951 г. (заводские №№ 5104 и 5107) и 1954 г. (заводской № 37) на заводе «Большевик». За все время службы из этих орудий было произведено выстрелов (табл. 22):

№ орудия	37 (левое)	5104 (среднее)	5107 (правое)
Боевых выстрелов	310	158	274
Пониженно-боевых выстрелов*	87	78	87

Таким образом, говорить об износе каналов или механизмов качающихся частей и башни, мягко говоря, несерьезно.

13 июня 1978 г. крейсер «Адмирал Сенявин» проводил учебные стрельбы в Японском море. Причем стрельбы велись лишь из одной башни А, башня Б была законсервирована и не имела личного состава. Стрельба велась практическими снарядами (т.е. без взрывчатого вещества) и пониженно-боевыми зарядами с начальной скоростью 800 м/с**.

После восьми успешных залпов на девятом в 20 ч 05 мин правое орудие не выстрелило. Конструкцией установки был предусмотрен такой случай, и автоматически включились две блокировки, не позволяющие открыть затвор. Командир башни не заметил, что девятый залп был произведен из двух орудий, а не из трех. Не разобравшись в ситуации, он приказал выключить блокировки и производить зарядание всех трех орудий. Автоматически был открыт затвор, и лоток со следующим зарядом установлен в положение для зарядания. Затем прибойником новый снаряд был дослан в камору орудия, раздавив находившийся в ней заряд, который воспламенился. Струя раскаленных газов через зазор между досланным снарядом и камерой орудия прорвалась в боевое отделение. В результате возгорелся заряд, старый снаряд вылетел из ствола и упал в воду в 50 м от корабля, а новый снаряд влетел назад в боевое отделение башни. В башне начался пожар, в частности, сгорели 5 зарядов, подготовленных для стрельбы.

По приказу командира корабля капитана 2 ранга В. Плахова в 8 ч 07 мин были затоплены погреба башен А и Б. В 20 ч 13 мин поступил приказ прекратить затопление. Аварийные партии приступили к тушению пожара.

* Т.е. с уменьшенным зарядом.

** А на боевом заряде начальная скорость составляет 950 м/с.

Погибли все, кто находился в этой башне, включая корреспондента газеты «Красная Звезда» капитана 2 ранга Л. Климченко. Из 37 погибших 31 человек отравился окисью углерода, трое утонули при затоплении погребов и трое погибли вследствие механического повреждения тел.

Приказом министра обороны командира крейсера и его заместителя по политической части сняли с должностей и назначили с понижением. Так же поступили и с командиром артиллерийской боевой части капитан-лейтенантом А. Шубиным. Командир соединения контр-адмирал В. Варганов был предупрежден министром обороны о неполном служебном соответствии. Получили взыскания и другие должностные лица.

По оценкам комиссии, взрывом был нанесен ущерб в размере 50 тыс. руб., а башня подлежала восстановительному ремонту в течение одного-двух месяцев.

Здесь, как и в большинстве катастроф на нашем флоте, причиной взрыва стали безграмотные действия личного состава, флотское же начальство, а с 1991 г. и «демократическая» пресса валят все на технику. Техника, в том числе и система блокировок в башне А, действовала безотказно.

Стоит заметить, что и в западных флотах в послевоенный период взрывы артиллерийских башен были сравнительно частым явлением.

Эпилог

Информация к размышлению

Задачу книги автор видит не в доказательстве какой-либо идеи, а в предоставлении читателю массива информации, необходимой для оценки роли крупных надводных кораблей в нашем флоте и вообще в отечественной истории.

Итак, правы ли были Троцкий, Берия и Хрущев, которые последовательно уничтожали наш надводный флот? По инициативе Троцкого, Склянского, Тухачевского и К° не были достроены и разобраны, навсегда выведены из состава флота и пришли в негодность 39 кораблей: 2 линкора, 4 линейных крейсера, 5 легких крейсеров, 22 эсминца и 6 подводных лодок общим водоизмещением 257,55 тыс. т и стоимостью 591 млн руб.

О масштабах этих потерь можно судить только в сравнении. Так, они значительно превышали материальные потери русского флота в русско-японской войне (по ценам 1924—1927 гг. они составляли 417 млн руб.) и потери, понесенные флотом за годы Гражданской войны*.

Замечу, что продажа на металлолом за границу новейших кораблей нашего флота в 1922—1923 гг. дала ничтожную сумму.

Мне могут возразить, что-де крупные надводные корабли сыграли, мягко говоря, скромную роль в Великой Отечественной войне. Согласен. Но тут виноваты не корабли, а адмиралы! Наши же крупные надводные корабли могли вообще изменить ход истории и исключить возможность войны с Германией, а, в крайнем случае, существенно облегчить ее течение для СССР.

* См.: *Грибовский В.Ю.* Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия). СПб. Тайфун. Вып. 2. С. 3.

Предположим на секунду, что большевики ввели бы в строй все достраивавшиеся на плаву корабли, т.е. линкор «Николай I», четыре линейных крейсера типа «Измаил», шесть легких крейсеров типа «Светлана» и сумели бы отремонтировать линкор «Фрунзе» (бывший «Полтава»). В итоге к середине 1930-х годов на Балтике было бы четыре линейных крейсера типа «Измаил», четыре легких крейсера типа «Севастополь» и четыре легких крейсера типа «Светлана», а на Черном море — линкор «Николай I»* и крейсера «Красный Кавказ» и «Червона Украина». И это не считая новопостроенных кораблей.

Как мы помним, Сталин собирался послать эскадру к берегам Испании, но послать оказалось нечего. А если бы в 1937—1938 гг. туда были посланы лишь четыре «Измаила» в сопровождении четырех «Светлан» да еще нескольких новых лидеров и эсминцев, то «Измаилы» могли бы разнести вдребезги объединенный флот Италии, Германии и испанских мятежников.

Исход испанской войны был решен в значительной мере за счет блокады республиканской территории с моря, осуществленной кораблями испанских мятежников и итальянцев. Наша эскадра могла бы не только обеспечить проход советских и иностранных судов в порты республиканцев, но и помочь флоту Испанской Республики блокировать франкистов, которые не имели сухопутных границ ни с одним государством.

Разгром франкистов кардинально изменил бы ситуацию в Европе, что неизбежно повлияло бы на позицию Чехословакии в период Мюнхенского кризиса, и т.д.

Можно представить десятки вариантов, когда 14- или 16-дюймовые пушки «Измаила», не сделав ни одного выстрела, могли кардинально изменить ход мировой истории.

Так, осенью 1939 г. — летом 1940 г. Финляндия и Турция могли себе позволить держаться агрессивно по отношению к Советскому Союзу лишь в надежде на помощь Англии. Вспомним о посылке сотен самолетов из Англии и Франции в Финляндию и отправке боевых эскадрилий этих

* Уверен, что красные военморы нашли бы ему подходящее название.

стран на Ближний Восток с целью бомбардировки бакинских нефтепромыслов в ходе советско-финской войны. Надо ли говорить, что угроза присоединения к германскому флоту четырех «Измаилов» и четырех «Севастополей», что в свою очередь гарантировало бы успех операции «Морской Лев» (вторжение в Англию), заставило бы Англию сбавить тон. А это могло привести к мирному соглашению с Финляндией и Турцией, по которому были бы гарантированы строгий нейтралитет обеих стран и наличие советских военно-морских баз на полуострове Ханко, а также в проливах Босфор и Дарданеллы*. А эти мероприятия, в свою очередь, кардинально изменили бы ход Великой Отечественной войны.

Возникает вопрос: а на какие средства могли быть построены линкоры и крейсера царского флота? Ну, во-первых, они были в достаточно высокой степени готовности — не менее 50%. А во-вторых, у нас к 1941 г. наклепали подводных лодок больше, чем в любой другой стране мира, а проку от них в войну, как теперь выяснилось, — «кот наплакал». С легкой руки Тухачевского у нас наделали танков существенно больше, чем во всех странах мира с 1915 г., а в 1941 г. мы потеряли более 20 тыс. танков. Я уж не говорю об анекдотичных случаях, тех же 5000 динамореактивных пушек Курчевского, катерах волнового управления и т.д. Короче, деньги бы нашлись. Резонно предположить, что при наличии «Измаилов», да еще в случае их перевооружения 16-дюймовыми (406-мм) орудиями, со строительством линкоров проекта 23 можно было бы и повременить.

Переходя к 1950-м гг., предоставляю слово капитану 1 ранга В.Ю. Грибовскому: «В 1953—1960 гг. были приняты решения о прекращении постройки 3 тяжелых крейсеров типа «Сталинград», 7 легких крейсеров типа «Свердлов» и о сдаче на слом 3 сравнительно новых крейсеров, находившихся в строю. Суммарное водоизмещение только этих кораблей достигало 289 тыс. т (полное), а объем вложенных средств — не менее 7,2 млрд руб. (в ценах 1948 г., подсчитано по данным ЦВМА). Согласно официальным данным (Бюллетень

* О попытках советского правительства получить базы в проливе см.: *Широкоград А.Б.* Русско-турецкие войны. М.: АСТ; Минск: Харвест, 2000. С. 726—732.

ГШ и БП ВМФ 16. Воениздат. М., 1967), боевые потери нашего флота в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. составили 118 кораблей основных классов (1 легкий крейсер, 31 лидер и эсминец, 86 подводных лодок). Их общая стоимость, по приблизительной оценке (в ценах 1948 г.), не превышала 3,6 млрд руб. Таким образом, материальный ущерб от уничтожения распорядительным порядком 13 больших кораблей программы 1945 г. в два раза превысил ущерб, понесенный ВМФ в борьбе с Германией. Наряду с плодами более чем 10-летнего труда десятков тысяч людей было потеряно время, достаточное, например, для создания основы авианосных сил флота»*.

У противников создания советского надводного флота в 1950-х гг. было два основных аргумента. Во-первых, крупные надводные корабли можно было легко уничтожить ядерным оружием в отличие от подводных лодок. А во-вторых, у американцев все равно будет больше надводных кораблей. Так зачем с ними в этом соревноваться, заранее зная, что мы окажемся в проигрыше?

Начну с того, что неуязвимость подводных лодок, в том числе и атомных, — миф! Американские и английские подлодки неуязвимы только под прикрытием огромного надводного флота и многих сотен самолетов морской авиации. Без прикрытия надводных кораблей и авиации подводные лодки становятся легкой добычей надводных кораблей и авиации противника. Это показали боевые действия в 1943—1945 гг. в Атлантике и других районах Мирового океана, когда тысячи немецких (лучших в мире!) подводных лодок потерпели поражение от сил ПЛО союзников.

Сия избитая истина была подтверждена еще раз в 1962 г. в ходе Карибского кризиса, когда лучшие советские дизельные лодки проекта 641 американская ПЛО заставила всплыть. «Ах! — сетуют сторонники подводных лодок. — Вот если бы в Атлантику послали бы наши атомные лодки, то тогда... Так наши атомные лодки того времени так шумели на всю Атлантику, что янки их прозвали «ревущими коровами».

* Грибовский В.Ю. Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия). С. 4—5.

Спору нет, строить многоцелевые атомные подводные лодки, вооруженные самонаводящимися торпедами и крылатыми ракетами, запускаемыми из торпедных аппаратов, надо. Но считать атомные лодки с баллистическими ракетами главным средством сдерживания в настоящее время преступно. Сейчас наша подводная лодка с баллистическими ракетами сразу же по выходе из базы попадает под контроль подводных лодок, надводных кораблей и самолетов НАТО. В любой момент страны НАТО могут даже без применения ядерного оружия уничтожить или повредить все наши подводные ракетноносцы.

Не проще ли держать межконтинентальные баллистические ракеты на необъятных просторах России? Безусловно, шахтные пусковые установки отжили свое. Они крайне дороги, а главное — уязвимы сейчас не только для МБР с ядерной боевой частью, но и для крылатых ракет типа «Томагавк» с обычной фугасной боевой частью проникающего действия. Кроме того, развитие высоких технологий позволяет делать МБР все более компактными. Благодаря этому транспортно-пусковые контейнеры с МБР можно разместить в прицепах большегрузных автомобилей, на речных судах и баржах, в грузовых кабинах транспортных самолетов и т.д. В России уже есть мобильные пусковые установки МБР на колесном шасси и на железнодорожных платформах. Другой вопрос, что по воле «вождей» они не покидают своих баз.

Представим себе, как американцы отличат со спутников большие автомобили со стандартными прицепами, которые и сейчас тысячами следуют по нашим дорогам; от таких же грузовых и амбарных машин, в фургонах которых будут не мясо и ширпотреб, а баллистические и крылатые ракеты?

А если транспортно-пусковые контейнеры будут размещены на сотнях барж, плавающих от Твери до Астрахани, на Онеге и Ладоге? А что можно сказать о транспортно-пусковом контейнере с МБР, способном буксироваться под водой по рекам и озерам и при необходимости запускать ракету как из-под воды, так и из-подо льда?

Я ведь не фантазирую, такие пусковые были спроектированы в СССР еще в конце 1960-х гг.*, но не были приняты на вооружение из-за косности нашего руководства.

Вспомним нападение США и НАТО на Югославию в 1999 г. В операции участвовало 1259 лучших самолетов и вертолетов. Наведение самолетов и ракет осуществлялось с десятков искусственных спутников земли и специальных самолетов («Авакс» и др.).

В результате ударов авиации НАТО по Югославии разрушено 45% передающих теле- и радиостанций, уничтожено 70% мостов через Дунай, выведено из строя 35% систем энергоснабжения страны. Суммарные потери Югославии от ударов ВВС НАТО оцениваются в 100 млрд долл.

За 11 недель агрессии НАТО против Югославии на страну обрушилось более 10 тыс. ракет и около 80 тыс. бомб, включая 35 тыс. запрещенных международными конвенциями кассетных и графитовых бомб. Несколько тысяч гражданских лиц убиты, более 6 тыс. получили ранения и увечья. До 30% убитых и 40% раненых составляют дети. Потери среди военнослужащих составили порядка 600 чел.

На бомбардировки Югославии НАТО тратило ежедневно порядка 1,5 млн долл.

В результате Югославия была поставлена на колени и вынуждена вывести свои войска из Косово — исконной сербской земли. Сербские войска и боевая техника выводились из Косово под строгим контролем натовских военных.

И тут настал час позора... вооруженных сил США и их союзников. Сербы вывезли неповрежденными около 600 пушек, 250 танков и 450 бронемашин. Бравым союзникам пришлось признать, что сербы потеряли 26 танков, 12 бронемашин и 10 артиллерийских орудий за всю войну. Остальная же техника была хорошо замаскирована, и союзная авиация постоянно успешно поражала макеты югославских танков и орудий. Замечу, что действия происходили на маленьком пятачке, именуемом Косовским краем.

* Часть из них описана в моей «Энциклопедии отечественного ракетного оружия».

Риторический вопрос: а мы что, глупее сербов? Чего только нельзя разместить в темных муромских лесах, сибирской тайге, на дне Онеги, Ладоги* и Байкала?

Но вернемся к надводным кораблям. Ведь если серьезно говорить, то разговоры об уязвимости крупных надводных кораблей от действия ядерного оружия — это предмет чисто академического спора типа: «Сколько чертей уместится на острие иглы?» Представим на секунду, что в 1980-х гг. началась Третья мировая война. Межконтинентальные баллистические ракеты США дали залп по территории Советского Союза и получили бы ответный удар. Ученые обеих стран сходятся в том, что победителей в ядерной дуэли не оказалось бы. А команды надводных кораблей и подводных лодок скорее всего были бы озабочены не тем, чтобы ловить друг друга, а тем, где бы спастись от радиации — то ли в Австралии, то ли на атоллах Тихого океана. И на Западе снят не один десяток художественных фильмов с такими сюжетами.

Остается локальная ядерная война. Сразу замечу, что все советские политики и генералы, а также значительная часть их западных коллег заявляли, что такая война в принципе невозможна, поскольку она неизбежно перерастет в тотальную с применением стратегического ядерного оружия. Лично я считаю, что применение ядерного оружия «поля боя» (как его называли американцы) в ходе боевых действий на суше вне территории ядерных государств вполне возможно без перерастания в мировую войну. Но применение ядерного тактического оружия на море против кораблей великих держав действительно чревато мировой войной.

Итак, действие боевых кораблей стоит рассматривать только в локальной войне без применения ядерного оружия. А в этом случае наиболее эффективными окажутся корабли классов фрегат, эсминец и крейсер, причем эффективность артиллерийского огня по береговым объектам возрастает с увеличением калибра орудий. Проку от подводных лодок в

* Напомню, что на севере Ладоги был ядерный полигон, где отрабатывалось применение боевых реактивных веществ, в том числе и по кораблям. Известно об этом стало лишь в 1991 г.

локальных войнах 1945—1990 гг. почти не было. За это время подводные лодки потопили лишь два корабля — индийский сторожевой корабль «Кукри» (1536 т, потоплен пакистанской подводной лодкой 8 декабря 1971 г.) и старый аргентинский крейсер «Генерал Бельграно» (13 645 т, построен в 1939 г., потоплен английской атомной подводной лодкой 2 мая 1982 г.). Ударов по берегу подводные лодки с 1945 по 1990 г. не наносили.

Первые ракеты с подводных лодок по сухопутным объектам были выпущены в ходе операции «Буря в пустыне» в 1991 г. Но замечу, что запуск ракет «Томагавк» с эсминца или фрегата дешевле, чем с атомной подводной лодки. Строительство и эксплуатация эсминцев и фрегатов куда дешевле, чем атомных подлодок. И наконец, кроме нанесения ракетного удара по береговым целям, эсминцы и фрегаты могут выполнять еще многочисленные задачи, недоступные атомным подводным лодкам. Так, эсминец может поддерживать сухопутные войска огнем своих орудий калибра 203—127 мм, обеспечивать ПВО, высаживать десант, осуществлять морскую блокаду и досмотр судов-нарушителей и т.д. Так что использование атомных подводных лодок в локальных войнах — лишь неоправданная трата денег.

Теперь перейдем к последнему доводу любителей подводных лодок — мол, у США и их союзников слишком много кораблей, и сколько ни старайся, с ними не сравняешься. Ну, например, в 1980-х гг., за исключением авианосцев, флот СССР превосходил флот США по надводным кораблям типа крейсер, фрегат, эсминец и др. Главное же другое: американцам никогда не удастся собрать все свои надводные корабли в один кулак. Кто-то должен охранять их заморские территории и базы, конвоировать их суда в просторах Мирового океана, сдерживать третьи страны от решения своих проблем*.

Если теоретически предположить, что американский флот сосредоточится в какой-либо точке на несколько месяцев, то в мире произойдет сразу же несколько быстротечных конф-

* Как, например, КНР от решения тайваньской проблемы, Индию — от решения территориальных проблем с Пакистаном и т.д.

ликов, которые разрешат многие проблемы, не решенные десятилетиям из-за шантажа янки.

Вспомним, что весной 1940 г. надводный флот Англии и Франции был сильнее германского как минимум на порядок. Но немцы в нужное время и в нужном месте сосредоточили почти весь свой флот и не только нанесли поражение союзникам, но и сумели высадить большой морской десант и оккупировать Норвегию. Если бы кто-нибудь в начале 1939 г. официально заявил в британском Адмиралтействе, что немцы, действуя против флотов Англии, Франции, Голландии и Норвегии, сумеют высадить такой десант, то заявившего это отправили бы в сумасшедший дом.

К сожалению, заикленность и зашоренность свойственны не только британским, но и нашим стратегам. Популярный пример. Как-то раз автор обсуждал тему гражданского оружия с профессором военно-морской академии, написавшим совсекретную диссертацию о высадке морских десантов. «Я имею право носить «Макарова», но я не делаю этого, — заявил профессор. — Если ко мне подойдут двое и потребуют кошелек, то я лучше отдам его. А если я применю оружие, то буду застрелен двумя-тремя сообщниками, прикрывающими грабителей!» Мне же оставалось только спросить, а сколько у профессора обычно бывает денег в кошельке? Оказалось, рублей 100—200. Последовал вопрос, а зачем пятерым преступникам с «пушками» идти на «мокруху» из-за 200 руб.? Чтобы купить по мороженому, и то на улице, ибо на ресторанный порцию потребуется гораздо больше. Крыть военно-морскому профессору было нечем.

Вопрос, строить или не строить крупные надводные корабли для обеспечения интересов государства в Мировом океане, сходен с вопросом, стоит ли делать замки в дверях, стоит ли обучать девочек самообороне. В самом деле, преступник при желании все равно может вскрыть замок, но сколько времени и сил ему будет стоить вскрытие двери. А главное, войти в незапертую дверь — это еще не статья Уголовного кодекса, а вот взлом самого плевого замка — статья. Теоретически преступник может быть сильнее жертвы, но 99,9% хулиганов, заведомо зная, что девушка учила карате

или имеет «ствол» в бюстгальтере, вряд ли решатся на нападение, особенно если это происходит в людном месте.

Полная аналогия происходит и на море. Проучить маленькое государство, чем-то не угодившее американцам, они могут даже одним эсминцем 6-го или 7-го флота. Можно слегка пострелять по столице, можно высадить диверсионную группу, можно объявить морскую блокаду, т.е. с точки зрения международного права заняться пиратством. Но вот между берегом маленького государства и эсминцем становится крейсер с артиллерией калибра не менее 152 мм с крылатыми ракетами и ЗРК. Вот тут не только эсминец, но и целый 6-й или 7-й флот или оба сразу не помогут, поскольку адмиралы начнут запрашивать ЦРУ, сколько спецзарядов в боекомплекте крейсера для пушек главного калибра и сколько — для ПКР. Для справки: в 1970—1980-х гг. на крейсере проекта 58 каждая четвертая ракета П-35 имела спецзаряд. Надо ли говорить, во что может обернуться американцам «игра мускулами»?

Перечисление нарушений морского права, совершенных США и их союзниками с 1991 по 2003 г., заняло бы десяток страниц. Приведу лишь пример наглого поведения Турции — страны не столь сильной ни в военном отношении, ни в отношении внутренней стабильности (исламисты, курды и др.). Так, Турция в середине 1990-х годов отказалась пропустить через Проливы корабли Черноморского флота под бело-голубым флагом, поскольку это флаг несуществующего государства (СССР). Турция грозит не пропускать большие танкеры через Проливы в нарушение Договора о Проливах. Зато Анкара периодически пропускает эскадры американских кораблей в Черное море, что противоречит всем договорам. Наконец, турки пригрозили, что если Россия поставит ЗРК С-300 суверенному государству Республике Кипр, то ВМФ Турции перехватит наши торговые суда в нейтральных водах.

Нравится нашим адмиралам и политикам или нет, но если у России не будет крупных надводных кораблей с решительными капитанами, готовыми немедленно ответить огнем на любое насилие, то о Россию будут вытирать ноги все, кому не лень. Уже и так в наших территориальных во-

дах американские подводные лодки таранят наши подлодки, у западных(!) берегов Камчатки ставят специальные «коконы» с подслушивающей аппаратурой на наши кабели связи и т.д. Скоро мы увидим норвежские военные корабли в Белом море. Да что это я, почему скоро? Разве военные норвежские корабли не околачивались вокруг места гибели атомохода «Курск»?

Во время грузино-абхазского конфликта в 4 км от берега стояли корабли Черноморского флота. Но тут на пляж выехало несколько абхазских танков, и корабли прямо сдуло за горизонт! Командиры трусы? Ни в коем случае. Дальность действия отечественных танковых пушек калибра 100—125 мм — около 15 км, а вот броню нашего среднего танка ни одно наше корабельное орудие — ни АК-176, ни АК-100, ни даже 130-мм АК-130 — пробить не может.

Когда я рассказал об этом большому морскому начальнику, тот ответил: «В задачу нашего флота не входит борьба с танками». А что тогда входит? Почему бы нашим думцам не задать командованию флота элементарный вопрос? Предположим, что японцы последуют примеру Аргентины в захвате Фолклендских островов и силой займут четыре южно-курильских острова? Что способно предпринять командование Тихоокеанского флота? Устроить общефлотский митинг во Владивостоке и гневно заклеить происки японской военщины?

Литература

1. *Ачкасов В.И., Басов А.В., Большаков Н.В. и др.* Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М.: Воениздат, 1974.
2. *Байков Е.А., Зыков Г.Л.* Разведывательные операции американского подводного флота. СПб.: Галея Принт, 2000.
3. *Баржо П.* Флот в атомный век. М.: Издательство иностранной литературы, 1956.
4. *Барсуков Е.З.* Артиллерия Русской армии. М.: Воениздат, 1948.
5. *Белавин Н.И., Куплянский В.М.* Ракетное оружие боевых кораблей. М.: Воениздат, 1961.
6. *Бережной С.С.* Трофеи и репарации ВМФ СССР. Якутск, 1994.
7. *Берия С.Л.* Мой отец Лаврентий Берия. М.: Современник, 1994.
8. *Боженко П.В.* Индо-пакистанский конфликт 1971 года. Действия на море. Львов, 1993.
9. *Бугайский В.Н.* Эпизоды из жизни главного конструктора самолетов и ракетно-космических систем. Подольск.
10. *Буров В.Н.* Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб.: Судостроение, 1995.
11. Вашингтонская конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам 1921—1922 годов. Полный перевод актов и документов. М.: Наркоминдел, 1924.
12. Вестник мемориала. СПб.: НИЦ «Мемориал», 2001. № 6.
13. *Виноградов С.Е.* Последние исполины Российского императорского флота. СПб.: Галея Принт, 1999.

14. Война в Корее 1950—1953 / Под ред. Н.Л. Волковского. СПб.: Полигон, 2000.
15. Всемирная история: Даты и события / Под ред. В.Г. Васина. М.: Международные отношения, 1968.
16. *Герасимов В.Н., Дробленков В.Ф.* Подводные лодки империалистических государств. М.: Воениздат, 1962.
17. Гибель линейного корабля «Новороссийск» / Сост. Б.А. Каржавин. СПб.: Политехника, 1992.
18. *Горшков С.Г.* Морская мощь государства. М.: Воениздат, 1976.
19. Гриф секретности снят. Потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах / Под ред. Г.Ф. Кривошеева. М.: Воениздат, 1993.
20. *Гровс Л.* Теперь об этом можно рассказать. М.: Атомиздат, 1964.
21. *Гусев А.Н.* Подводные лодки с крылатыми ракетами. СПб.: Галей Принт, 2000.
22. *Доливо-Добровольский Б.И.* Тихоокеанская проблема. М.: Высший военный редакционный совет, 1924.
23. *Доценко В.Д.* Потопленные. Боевые повреждения кораблей после 1945 г. СПб., 1992.
24. *Доценко В.Д.* Флоты в локальных конфликтах второй половины XX века. М.: АСТ; СПб.: Terra fantastica, 2001.
25. *Еремеев Л.М., Шергин А.П.* Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне. М.: Воениздат, 1962.
26. Иностранный военный флот. 1946—1947. Справочник.
27. История бюро «Малахит» / Под ред. А.В. Кутейникова. СПб.: СПМБМ «Малахит», 1995.
28. История дипломатии / Под ред. В.П. Потемкина. М.; Л., ОГИЗ; Политиздат, 1945.
29. История отечественного судостроения / Под ред. И.Д. Спасского. СПб.: Судостроение, 1996.
30. *Каржавин Б.А.* Тайна гибели линкора «Новороссийск». СПб.: Политехника, 1991.
31. *Касатонов И.В.* Флот вышел в океан. М.: Андреевский флаг, 1996.
32. *Кисунько Г.В.* Секретная зона. М.: Современник, 1996.
33. *Костев Г.Г.* Военно-Морской Флот страны 1945—1995. СПб.: Наука, 1999.

34. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-Морской Флот СССР 1945—1991. СПб.: Историческое морское общество, 1996.

35. Кузнецов Н.Г. Накануне. Курсом к победе. М.: Воениздат, 1991.

36. Кулага Е.С. От самолетов к ракетам и космическим кораблям. М.: Воздушный транспорт, 2001.

37. Кутен А. Возвращение на Бикини. М.: Наука, 1980.

38. Кэгл М., Мэнсон Ф. Морская война в Корее. М.: Воениздат, 1962.

39. Линецкий В.Н. Флот империи доллара. М.: Воениздат, 1961.

40. Локальные войны и современность / Под ред. И.Е. Шаврова. М.: Воениздат, 1981.

41. Мозговой А.Ф. Кубинская самба квартета «Фокстротов». М.: Военный парад, 2002.

42. Морин А.Б. Легкие крейсера типа «Чапаев» и типа «Свердлов». СПб.: Альманах «Цитадель», 1997.

43. Новая Земля. Природа, история, археология, культура. Культурное наследие. Радиозэкология / Под ред. П.В. Боярского. М., 1998.

44. Павленко В.Ф. Корабельные самолеты. М.: Воениздат, 1990.

45. Перечнев Ю.Г. Советская береговая артиллерия. М.: Наука, 1976.

46. Пиблз Кертис. Тайные полеты. Смоленск: Русич, 2002.

47. Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей. 1941—1945. СПб.: Полигон, 2002.

48. Платонов А.В., Апрелев С.В., Синяев Д.Н. Советские боевые корабли 1941—1945 гг. Вооружение. СПб.: Альманах «Цитадель», 1997.

49. Пограничные войска СССР. 1929—1938 / Под ред. И.И. Зырянова. М.: Наука, 1972.

50. Поражающее действие атомных бомб (По данным о последствиях атомных бомбардировок японских городов Хиросима и Нагасаки и результатам испытаний атомных бомб в Бикини). М.: Воениздат, 1954.

51. Потапов И.Н. Развитие военно-морских флотов в послевоенный период. М.: Воениздат, 1971.

52. *Похлебкин В.В.* Внешняя политика Руси, России и СССР за 1000 лет. М.: Международные отношения, 1999.
53. *Разумный И.А.* Ракетоносный флот. М.: Изд-во ДОСААФ СССР, 1987.
54. *Родионов Б.И., Новичков Н.Н.* Крылатые ракеты в морском бою. М.: Воениздат, 1987.
55. Россия (СССР) в локальных войнах и военных конфликтах второй половины XX века / Под ред. В.А. Золотарева. М.: Кучково поле; Полиграфресурсы, 2000.
56. Россия XX век: Документы. М.: Международный фонд «Демократия», 1998.
57. Русские и советские моряки на Средиземном море / Под ред. В.Н. Алексеева. М.: Воениздат, 1976.
58. *Селяков Л.Л.* Тернистый путь в никуда: Записки авиаконструктора. М.: Воениздат, 1997.
59. *Слинкин М.М.* Ирано-иракская война 1980—1988 гг. Борьба на море. Симферополь, 2001.
60. Справочник корабельного состава военно-морских флотов мира. 1944, М.; Л.: Военмориздат, 1945.
61. Справочник по иностранным флотам. М.: Воениздат, 1966.
62. *Стецовский Ю.* История советских репрессий. М., 1997.
63. *Стюарт Дж.* Воздушная мощь — решающая сила в Корее. М.: Изд-во иностранной литературы, 1959.
64. *Хорьков Г.И.* Советские надводные корабли в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981.
65. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 1—5. М.; Л.: Военмориздат, 1945—1949.
66. *Хрущев С.Н.* Никита Хрущев: кризисы и ракеты. М.: Новости, 1994.
67. *Чертюк Б.Е.* Ракеты и люди. Горячие дни «холодной войны». М.: Машиностроение, 1997.
68. *Шацилло К.Ф.* От Портсмутского мира к Первой мировой войне: Генералы и политика. М.: РОССМЭН, 2000.
69. *Шацилло К.Ф.* Русский милитаризм и развитие флота накануне Первой мировой войны. 1906—1914 гг. М.: Наука, 1968.

70. *Широкопад А.Б.* История авиационного вооружения. Минск: Харвест, 1999.

71. *Широкопад А.Б.* Кораблестроительная программа СССР 1955 года // Якорь. 1996. № 2.

72. *Широкопад А.Б.* Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Минск: Харвест, 2002.

73. *Широкопад А.Б.* Крейсера типа «Свердлов» // Морская коллекция. 1998. № 2.

74. *Широкопад А.Б.* Оружие отечественного флота. Минск: Харвест; М.: АСТ, 2001.

75. *Широкопад А.Б.* Русско-турецкие войны. М.: АСТ; Минск: Харвест, 2000.

76. *Широкопад А.Б.* Северные войны России. М.: АСТ; Минск: Харвест, 2001.

77. *Широкопад А.Б.* Энциклопедия отечественного ракетного оружия. 1817—2002. М.: АСТ; Минск: Харвест, 2003.

78. *Широкопад А.Б.* Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск: Харвест, 2000.

79. *Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М.: Наука, 1995.

80. Штаб Российского Черноморского флота. 1831—2001. Исторический очерк / Под ред. В.П. Комоедова. Симферополь: Таврида, 2002.

81. Ядерный архипелаг / Сост. Б.И. Огородников. М.: ИздАт, 1995.

82. *Яковлев И.И.* Корабли и верфи. Л.: Судостроение, 1973.

83. *Sullivan M.* The great Adventure at Washington. The Story of the Conference. London, 1922.

Список сокращений

АНИМИ — Артиллерийский научно-исследовательский морской институт

АНИОЛМИ — Артиллерийский научно-исследовательский опытный Ленинградский морской институт

АРК — автомат раскрыва крыла

АУТ — автоматический установщик трубки

БИП — боевой информационный пост

БИУС — боевая информационно-управляющая система

ВН — вертикальное наведение

ВСНХ — Высший Совет Народного Хозяйства

ГАС — гидроакустическая станция

ГАУ — Главное Артиллерийское управление

ГКАТ — Государственный комитет по авиационной технике

ГКО — Государственный комитет обороны

ГКОТ — Государственный комитет оборонной техники

ГКС — Государственный комитет Совета Министров СССР по судостроению

ГН — горизонтальное наведение

ГСН — головка самонаведения

ГТЗА — главный турбозубчатый агрегат

ГУК — Главное управление кораблестроения

ЗРК — зенитный ракетный комплекс

ЗУР — зенитная управляемая ракета

КВО — круговое вероятное отклонение

КДП — командно-дальномерный пост

ЛИИ — Летно-исследовательский институт

ЛКР — легкий крейсер

ЛМЗ — Ленинградский металлический завод
 МАП — Министерство авиационной промышленности
 МБР — межконтинентальная баллистическая ракета
 МВТУ — Московское высшее техническое училище им.
 Н. Баумана
 НИАП — Научно-исследовательский артиллерийский
 полигон
 НИМАП — Научно-исследовательский морской артил-
 лерийский полигон
 НКВД — Наркомат внутренних дел
 НКОП — Наркомат оборонной промышленности
 ОВР — охрана водного района
 ОГПУ — Объединенное государственное политическое
 управление
 ОТБ — Особое техническое бюро
 ОТЗ — оперативно-техническое задание
 ОФИ — Отдел фондового имущества
 ПКР — противокорабельная ракета
 ПЛАРК — подводная лодка атомная с крылатыми раке-
 тами.
 ПЛО — противолодочная оборона
 ПМЗ — противоминная защита
 ПТУРС — противотанковые управляемые реактивные
 снаряды
 ПУ — пусковая установка
 ПуВРД — пульсирующий воздушно-реактивный двига-
 тель
 ПУС — приборы управления стрельбой
 ПУТС — приборы управления торпедной стрельбой
 РБУ — реактивная бомбометная установка
 РДП — работа дизеля под водой
 СМ — Совет Министров
 ССП — синхронно-следающая передача
 СТО — Совет Труда и Оборона
 ТКР — тяжелый крейсер
 ТРД — турбореактивный двигатель
 ТТЗ — тактико-техническое задание
 УРО — ударное ракетное оружие
 УРС — универсальный регулятор скорости (муфта Дженни)

ЦАГИ — Центральный аэрогидродинамический институт

ЦАКБ — Центральное артиллерийское конструкторское
бюро

ЦНИИАГ — Центральный НИИ автоматики и гидрав-
лики

ЦНИИВК — Центральный НИИ военного кораблестро-
ения

ЯБП — ядерный боеприпас

ЯБЧ — ядерная боевая часть

ЯЗУ — ядерное зарядное устройство

Оглавление

Предисловие	7
Глава 1. Отечественные судостроительные программы 1907—1914 гг.	9
Глава 2. Увеличение калибра орудий линкоров	21
Глава 3. Вашингтонское соглашение 1922 г. и его выполнение	29
Глава 4. Первые советские судостроительные программы	43
Глава 5. Сталин строит океанский флот	52
Глава 6. Линкоры и крейсера в Великой Отечественной войне	86
Глава 7. Трофейные надводные корабли в советском ВМФ	105
Глава 8. Проектирование линкоров в 1941— 1953 гг.	123
Глава 9. Артиллерия для нового флота	133
Глава 10. Ядерное оружие и морская стратегия (Корабли и бомбы)	166
Глава 11. Линкоры и крейсера США в послевоенный период	187
Глава 12. Самолет-снаряд «Регулус»	193
Глава 13. Американские зенитные управляемые ракеты	201
Глава 14. «Комета» Серго Берия	211
Глава 15. «Шторм» и «Щука»	223
Глава 16. Плюс «челомеизация»	250
Глава 17. Тяжелые крейсера типа «Сталинград»	291
Глава 18. Крейсера проектов 66, 84 и МЛК	306

<i>Глава 19.</i> Достройка крейсеров проекта 68	315
<i>Глава 20.</i> Легкие крейсера проекта 68бис	321
<i>Глава 21.</i> Проекты замены артиллерийского вооружения на крейсерах типа «Свердлов»	340
<i>Глава 22.</i> Артиллерийские крейсера становятся ракетоносцами	343
<i>Глава 23.</i> Почему не вышел в море первый советский атомный крейсер	358
<i>Глава 24.</i> Надводные корабли в локальных войнах второй половины XX в.	368
<i>Глава 25.</i> Применение противокорабельных ракет в локальных войнах	377
<i>Глава 26.</i> Советский флот в «холодной войне»	389
Эпилог. Информация к размышлению	421
Литература	432
Список сокращений	437

Любое использование материала данной книги,
полностью или частично, без разрешения
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Широкоград Александр Борисович
Флот, который уничтожил Хрущев

Художественный редактор О.Н. Адашкина
Компьютерный дизайн: С.В. Шумилин
Технический редактор Т.В. Сафаришвили
Компьютерная верстка: В.А. Смехов
Младший редактор Е.А. Лазарева

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;
953004 — научная и производственная литература

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.02.953.Д.000577.02.04 от 03.02.2004 г.

ООО «Издательство АСТ»
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28
Наши электронные адреса:
WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

ОАО «ВЗОИ»
143000, Московская обл., г. Одинцово-6, ул. Союзная, д. 7

Отпечатано с готовых диапозитивов
во ФГУП ИПК «Ульяновский Дом печати»
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14